

茂原市道の駅基本構想

令和8年3月

茂原市

目次

1.	はじめに	1
2.	道の駅概要	2
3.	道の駅の上位関連計画における位置づけ	4
4.	利用者調査及び企業聞き取り調査結果	12
5.	茂原市の現状	48
6.	茂原市の課題	56
7.	道の駅整備コンセプトの設定	57
8.	道の駅の導入機能の検討	60
9.	道の駅の導入施設の検討	61
10.	道の駅の立地計画の検討	62
11.	道の駅の導入施設規模の検討	69
12.	道の駅の施設配置の検討	78
13.	道の駅の整備・管理運営手法の検討	82
14.	道の駅の事業スケジュールの検討	94

1. はじめに

本市は、都心から 60km 圏内に位置する、人口約 85,000 人の都市です。九十九里平野南部の温暖な気候と天然資源に恵まれ、農・工・商のバランスがとれたまちとして発展してきました。

その過程で市は、目指すべき将来都市像を示し、これを実現するための分野ごとの施策・事業を体系的にまとめた「茂原市総合計画」を策定し、各時代に対応した市政運営に取り組んでまいりました。

このような中、「茂原市総合計画」では、目指すべき将来都市像を『未来へつながる「交流拠点都市」もばら』とし、基本政策の一つとして「利便性と落ち着きが共存するまち<都市環境>」を位置付け、首都圏中央連絡自動車道（以下、圏央道）の市域内にある 3つのインターチェンジ（茂原北 IC・茂原長南 IC・茂原長柄スマート IC）の活用による、交流人口の誘致、インターチェンジ周辺に道の駅等の新たな交流施設の設置について検討することを掲げております。

本市では基本構想の策定に取り組んでまいりました。令和 8 年度までの千葉県区間の全線開通を目指して工事が進められている圏央道などの道路ネットワークの向上や「成田空港第 2 の開港プロジェクト」に伴う経済的な効果を取り込めるよう、本市の地域資源を活かし、賑わいの創出拠点としての地域振興、地域活性化を目指した道の駅整備を検討するため、基本構想では、道の駅の基本理念やコンセプト、導入機能の基本方針及び立地計画の検討を行い、本市における道の駅整備の基本的な方向性を示すものであり、市民の皆様、関係団体、事業者の皆様との協働により、本市だけにとどまらず、外房地域への案内や物品販売なども通して、“外房のハブ”となるような交流拠点道の駅整備に取り組んでまいります。

2. 道の駅概要

(1) 道の駅の目的と機能

道の駅は「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」と「地域の振興に寄与」を目的とし、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、道の駅をきっかけにまちとまちが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」の3つの機能を併せ持つ、国土交通省により登録された休憩施設です。

令和7年6月現在、全国の道の駅登録数は1,230駅であり、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することで、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

- 休憩機能 ・ 24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
- 情報発信機能 ・ 道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
- 地域の連携機能 ・ 文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

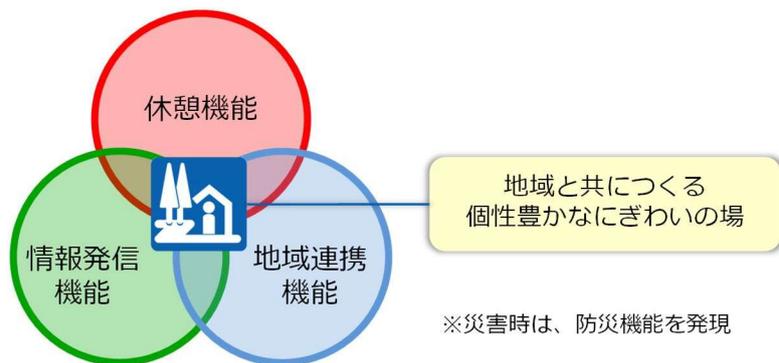


図 道の駅の基本3機能

出典：国土交通省 HP

(2) 道の駅の設置者と施設配置

道の駅の整備は、道路管理者と市町村等との相互協力によって進められるものです。

整備の方法は、休憩施設や地域振興施設などの導入施設の整備を道路管理者、市町村等のどちらが行うのかによって、「一体型」と「単独型」の二つに分類されます。道の駅の施設配置イメージは下図のとおりです。

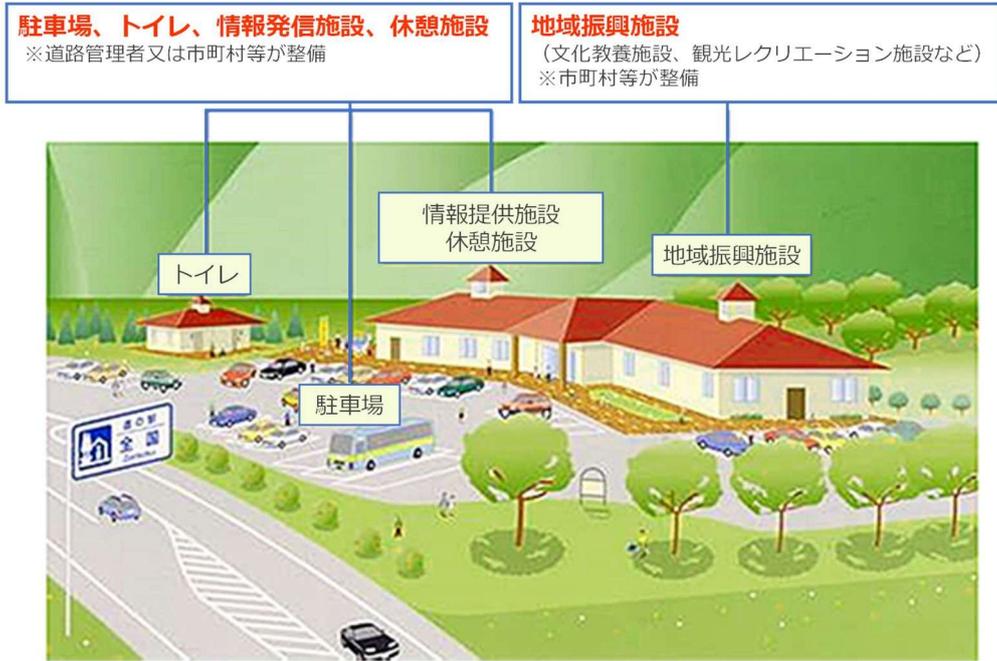


図 道の駅の施設配置

出典：国土交通省 HP

3. 道の駅の上位関連計画における位置づけ

道の駅事業に関連する内容を茂原市の上位関連計画より抽出します。抽出する計画及び概要は下表のとおりです。

表 計画の名称と概要

計画の名称		策定年度	概要
(1)	茂原市総合計画 後期基本計画	令和7年度	市政運営の指針であり、市の各種計画の最上位に位置する計画
(2)	茂原市都市計画 マスタープラン	令和4年度	現在の都市づくりの状況や将来の見込みを踏まえ、かつ都市計画運用指針に沿って、これから求められる都市づくりの方向性を示した計画
(3)	茂原市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略	令和7年度	人口減少と少子化を抑制する取り組みを着実に推進するため、茂原市総合計画との一体化を図り、将来都市像を実現するための重点施策として策定された計画

(1) 茂原市総合計画後期基本計画における道の駅に関する位置づけ

茂原市総合計画後期基本計画における道の駅事業に関連する内容は以下のとおりです。
特に関連性が高い箇所を下線で示します。

■ 「第2編 基本構想」における関連する内容

第1章 基本方向

(1) 誰もが安全安心に暮らせるまちづくり

地震や風水害といった大規模災害に対する対策を進め、地域全体のレジリエンス（回復力、復元力、しなやかさ）を高めるほか、医療環境の充実を図り、すべての市民がどのようなライフステージにあっても健康で安心して暮らせるまちをつくります。

(2) 明日を担う人を育む未来に向けたまちづくり

安心して子どもを産み育てられ、子どもが健やかに育つ環境づくりを進めるとともに、子どもたち一人ひとりが柔軟かつ主体的に未来を切り拓いていくのに必要な能力を育むための教育の充実を図ります。

(3) 一人ひとりの地域参加で拓く協働のまちづくり

自治会をはじめとした地域コミュニティの活性化を図るとともに、企業や外国人など、従来はまちづくりへの参加が少なかった多様な主体も、重要な担い手として捉え、「オール茂原」で協働のまちづくりを進めます。

(4) 地域資源を活かしたにぎわいあるまちづくり

圏央道開通によるアクセス向上を契機に、地域全体の産業競争力の向上に取り組むほか、歴史や文化、自然といった地域資源を活かしたシティプロモーション、先端技術の活用による地域活性化を推進し、にぎわいあるまちをつくります。

P18

第3章 基本政策

3 未来への活力とにぎわいがあるまち《産業振興》

豊富な地下資源と良好なアクセスを活かし、農業に関しては生産基盤の整備や農用地の保全に努めながら、担い手の育成支援や法人化を促進し、工業に関しては技術開発の支援、戦略的な企業誘致を進めることで、地域全体の産業競争力を高めま

す。
また、中心市街地のにぎわい創出や活性化に取り組むとともに、中小企業の経営支援や起業・創業支援に努めます。

さらに、新たな観光資源の開発を行うとともに、歴史や伝統をはじめとする地域の持つ様々な魅力を積極的に発信することで、移住・定住の促進に努めます。

P22

基本目標3 新たな人の流れをつくるまち**(1) 移住・定住の促進****① 移住促進に向けた相談体制の充実**

市内への移住を検討する方に向けた相談支援体制の充実及び情報発信を強化します。

P42

基本目標3 新たな人の流れをつくるまち**(2) 交流・関係人口の創出・拡大****① 圏央道の利活用による利便性の向上**

市域内にある圏央道の3つのインターチェンジ（茂原北 IC・茂原長南 IC・茂原長柄スマート IC）へのアクセス向上及び高速路線バスの拡充などにより、市民の利便性向上を図るとともに、交流人口の誘致を促進します。

③ まちの魅力の発信

地域の景観や各種イベントなどの魅力発掘やブラッシュアップとともに、シティプロモーションの一環として、市内外への情報発信力を強化します。

P43

基本目標4 地域資源を活かし付加価値を創出するまち**(1) 市内産業の付加価値創出****③ 将来につなげる強い農業づくり**

就農を希望するUターン者やIターン者、新規就農者を支援するとともに、企業の参入に向けた取組を強化し、農地利用の促進を図ります。

また、本市の農産物の販路拡大に向けて、消費者動向に合わせた付加価値の高い農作物の栽培、6次産業化や地元産品・加工品のブランド化を促進するとともに、市外への積極的なセールスや、茂原六斎市及び農産物直売所「旬の里ねぎぼうず」などの場を活用した地産地消などにより農業所得の向上を図ります。

さらに、ICTやAIなどを活用した技術革新を推進することで、生産性の高い農業の確立を図ります。

P45

(2) 茂原市都市計画マスタープランにおける道の駅に関する位置づけ

茂原市都市計画マスタープランにおける道の駅事業に関連する内容は以下のとおりです。特に関連性が高い箇所を下線で示します。

■ 「第3章 都市づくりの基本理念」における関連する内容

1 都市づくりの目標

(3) 都市づくりのテーマ

都市づくりのテーマ① 誰もが住み続けることができる 安全・安心な生活環境づくり

人口減少・少子高齢社会を迎えた中で、本市が将来にわたって持続可能な都市として維持・発展していくためには、都市を支える定住人口の確保が必要不可欠です。

子どもから高齢者、障がいを持つ方まで、誰もが茂原市に住みたい、住み続けたいと感じられるよう、生活利便性が高く、自然災害への備えも充実した、安全・安心で快適な都市づくりを目指します。

都市づくりのテーマ② 地域の中核都市にふさわしい 活力・にぎわいづくり

本市は、日常の買い物や就業の場として、長生・山武・夷隅地域の中核的な都市としての役割を担っていることから、本市のみならず広域に波及する都市機能の維持・充実が求められます。

茂原駅をはじめとする鉄道駅周辺や、国道128号などの幹線道路沿いに形成されている沿道型商業地、インターチェンジ・スマートインターチェンジ周辺の産業用地など、本市の活力とにぎわいを支えるエリアでの更なる都市機能の充実を目指します。

都市づくりのテーマ③ 茂原市の歴史・風土・文化を活かした 魅力づくり

持続可能な開発目標（SDGs）の実現に向けて、豊かな自然資源の保全・管理と都市的土地利用との調和など、地球環境に配慮した環境共生型の都市づくりが求められます。

本市が有する歴史・文化・風土を、地域の魅力として積極的に保全・活用していくことで、ゆとりと豊かさを実感できる、魅力ある都市づくりを目指します。

P37

2 将来都市構造

土地利用検討ゾーン：圏央道インターチェンジ及びスマートインターチェンジに近接する広域交通利便性を活かし、新たな産業や観光交流拠点の創出など、新たな土地利用を検討するゾーン

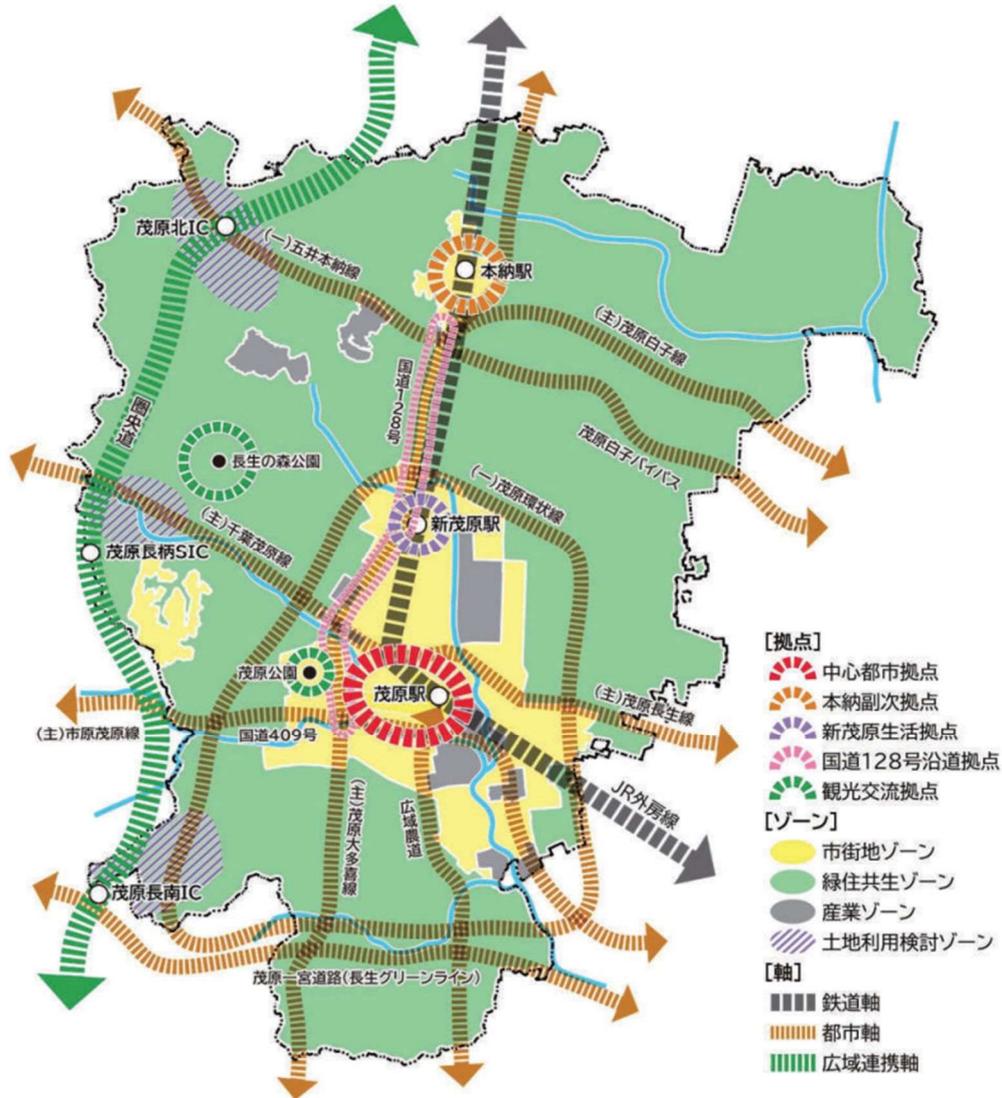


図 将来都市構造図

P38,39

■ 「第4章 全体構想（分野別方針）」における関連する内容

1 土地利用の基本方針

(2) 活力とにぎわいを創出する魅力ある土地利用の展開

⑤ 魅力的な観光交流拠点の形成

圏央道のインターチェンジ及びスマートインターチェンジ周辺は、本市の広域的な玄関口となることから、更なる地域振興や活力創出に向けて、土地利用検討ゾーンにおける道の駅などの新たな観光交流拠点の創出に向けた検討を進めるとともに、その動向に応じて必要となる都市計画環境の整備に取り組みます。

P46

(3) 茂原市まち・ひと・しごと創生総合戦略における道の駅に関する位置づけ

茂原市まち・ひと・しごと創生総合戦略における道の駅事業に関連する内容は以下のとおりです。特に関連性が高い箇所を下線で示します。

■ 「第2章 重点プロジェクト（第3期茂原市まち・ひと・しごと創生総合戦略）」 における関連する内容

第3節 戦略の方向性

(2) 第3期茂原市まち・ひと・しごと創生総合戦略の方向性

基本目標1 若者や女性にも選ばれるまち

子どもから高齢者まで誰もが互いに尊重し合い、活躍することができる環境づくりとともに、生涯にわたり安心して暮らし続けられるまちづくりを推進することで、若者や女性にも選ばれる“楽しい茂原”を目指します。

基本目標2 出産・子育ての希望が叶うまち

若い世代の妊娠・出産、子育てに関する希望が叶うよう切れ目のない総合的な支援を推進します。

基本目標3 新たな人の流れをつくるまち

「住み続けたい」「住んでみたい」のニーズに応える環境の整備により移住・定住の促進を図るとともに、茂原市と多様な形でつながりを持つ交流・関係人口の創出に向けたシティプロモーションを推進します。

基本目標4 地域資源を活かし付加価値を創出するまち

茂原市の豊富な天然資源や農産物などの地域資源を活かした新産業の創出や企業立地の促進を図るとともに、既存企業や農業の生産性向上、販路拡大を支援します。

横断的な目標 デジタル・新技術の徹底活用

デジタル技術を積極的に活用することで、地域課題の解決や改善を図り、誰もが豊かに暮らせる社会の実現を目指します。

P35

■ 「第2章 重点プロジェクト（第3期茂原市まち・ひと・しごと創生総合戦略）」
における関連する内容

第5節 施策の展開

基本目標1 若者や女性にも選ばれるまち

(1) 若者や女性が楽しく働き、暮らせる環境づくり

若者や女性に選ばれる地域づくりに向けて、多様な人材が活躍できる機会を創出するとともに、“働きがい”や“働きやすさ”のある職場づくりを推進します。

(2) 持続可能な定住環境づくり

中長期的な視点から今後人口規模が縮小しても、将来にわたり持続可能な定住環境を構築するため、交通・医療等の生活必需サービスの維持・確保を図ります。

(3) 防災・防犯対策の充実

近年、頻発化・激甚化する災害や、高度化・複雑化する犯罪への対応を強化することで、誰もが安全安心に暮らせる環境づくりを推進します。

P37,38,39

第5節 施策の展開

基本目標2 出産・子育ての希望が叶うまち

(1) 妊娠・出産、子育ての希望に応える支援の充実

子どもを安心して産み育てる環境づくりに向けて、妊娠・出産、子育てのライフステージの各段階に応じた切れ目のない支援を充実させます。

また、共働き家庭に向けた支援の充実を図ることで、働きながらも出産・子育ての希望を実現できる環境づくりを推進します。

(2) 安心して子育てできる環境づくり

市民の誰もが安心して子育てできる“ベビーファースト”なまちづくりに向けて、子育て家庭を地域全体で支える環境づくりを推進します。

P40,41

第2節 施策の展開

基本目標3 新たな人の流れをつくるまち

(1) 移住・定住の促進

住宅環境に関する評価が高いという本市の強みを活かし、住まいへの支援による移住促進を図ります。また、特に若い世代の転出抑制に向けて、地元企業の就職支援を推進します。

(2) 交流・関係人口の創出・拡大

立地やアクセスの良さといった本市の強みを活かし、交通利便性のさらなる向上に努めることで、交流人口の拡大を図ります。また、本市ならではの地域資源の活用促進及び情報発信の強化により、本市と様々な形で関わりを持つ関係人口の創出・拡大に努めます。

P42,43

第2節 施策の展開**基本目標4 地域資源を活かし付加価値を創出するまち****(1) 市内産業の付加価値創出**

市内企業の経営力強化に向けた包括的な支援を推進するとともに、まちのにぎわい創出に向けた商店街の活性化に取り組みます。また、農産物の高付加価値化の促進等による農業所得の向上や先端技術を活用した生産性の確保により、将来につながる強い農業づくりを目指します。

(2) 成長産業の立地促進

今後予定されている圏央道千葉県区間の全線開通や成田空港の機能拡張を機に、本市がこれまで培ってきた産業特性を活かしながら、企業の立地や新産業の創出を図ることで、市内における雇用の充実に努めます。

P44,45

第2節 施策の展開**横断的な目標 デジタル・新技術の徹底活用****(1) デジタル基盤の整備**

デジタル技術やデータの活用により、市民の利便性向上を図るとともに、市内における効率的・効果的な業務の推進を図ることで、行政サービスのさらなる向上につなげます。

(2) デジタル人材の育成・確保

デジタル技術の効率的・効果的な活用を推進するため、デジタル人材の育成・確保に努めることで、誰一人取り残さない、人にやさしいデジタル化の推進を図ります。

P46,47

4. 利用者調査及び企業聞き取り調査結果

「市民及び道路・観光利用者アンケート調査」「高校生アンケート調査」「子育て世代グループインタビュー調査」「市内企業聞き取り調査」「運営実績を有する事業者調査」「茂原市関係各課聞き取り調査」の結果を以下に示します。

(1) 市民及び道路・観光利用者アンケート調査

① 調査概要

市民及び道路・観光利用者アンケート調査の概要は下表のとおりです。

表 市民アンケート調査概要

目的	茂原市道の駅を日常的に利用することが想定される茂原市民が求める機能や施設を把握する
調査範囲	茂原市民
調査方法	QRコードを活用したアンケート調査
回答者数	2,390人
調査期間	令和7年7月1日～令和7年8月15日

表 道路・観光利用者アンケート調査概要

目的	本道の駅に道路休憩あるいは観光目的で利用することが想定される地域在住者が、求める機能や施設を把握する
調査範囲	東京都、千葉県（茂原市を除く）、神奈川県、埼玉県、群馬県、茨城県、栃木県 在住者
調査方法	WEB アンケート
回答者数	400人
調査期間	令和7年7月18日～令和7年7月22日

② 回答者の属性

アンケート調査回答者の属性は以下のとおりです。

■ 年代

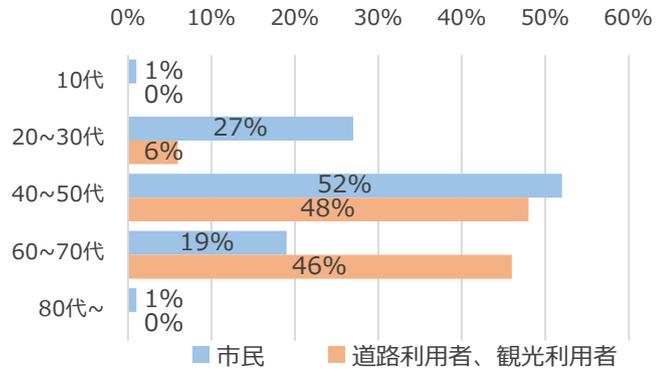


図 回答者の年代

■ 性別

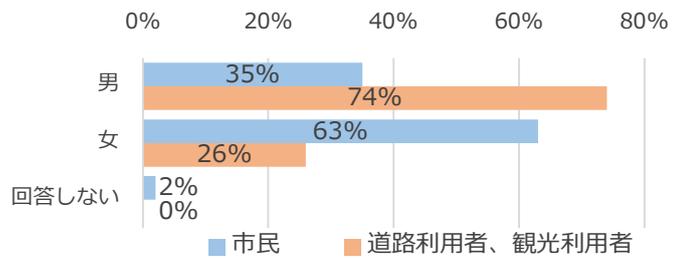


図 回答者の性別

■ 職業

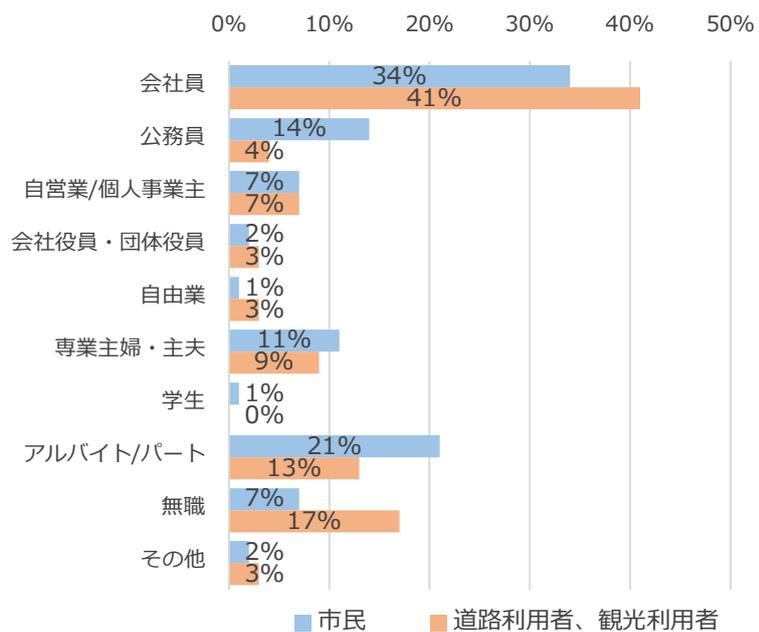


図 回答者の職業

■ 同居家族

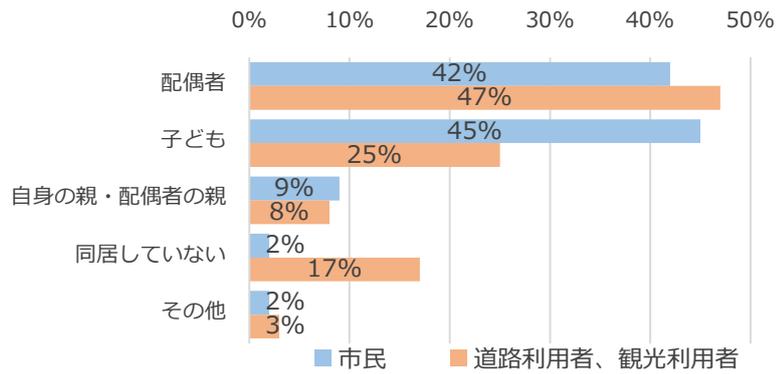


図 回答者の同居家族

■ 自家用車の保有状況

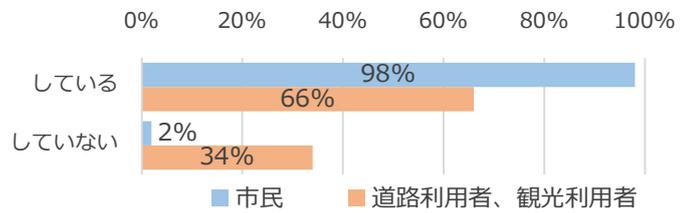


図 自家用車の保有状況

■ 道の駅に行った経験

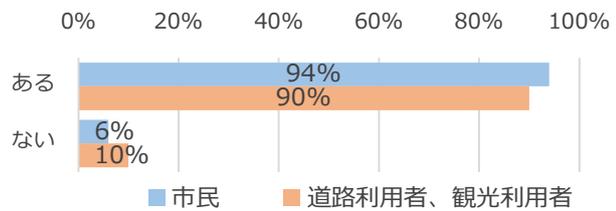


図 道の駅に行った経験

③ 調査結果

市民及び道路・観光利用者アンケート調査の結果を以下より示します。

■ 頻繁に行く道の駅の行く頻度が多い理由

- 市民、道路・観光利用者ともに「車で移動中、気軽に休憩ができるから」という選択肢が最も多く、次いで、「その土地の名産品を購入することができるから」、「その土地の食材を食べることができるから」という選択肢が多い結果となりました。

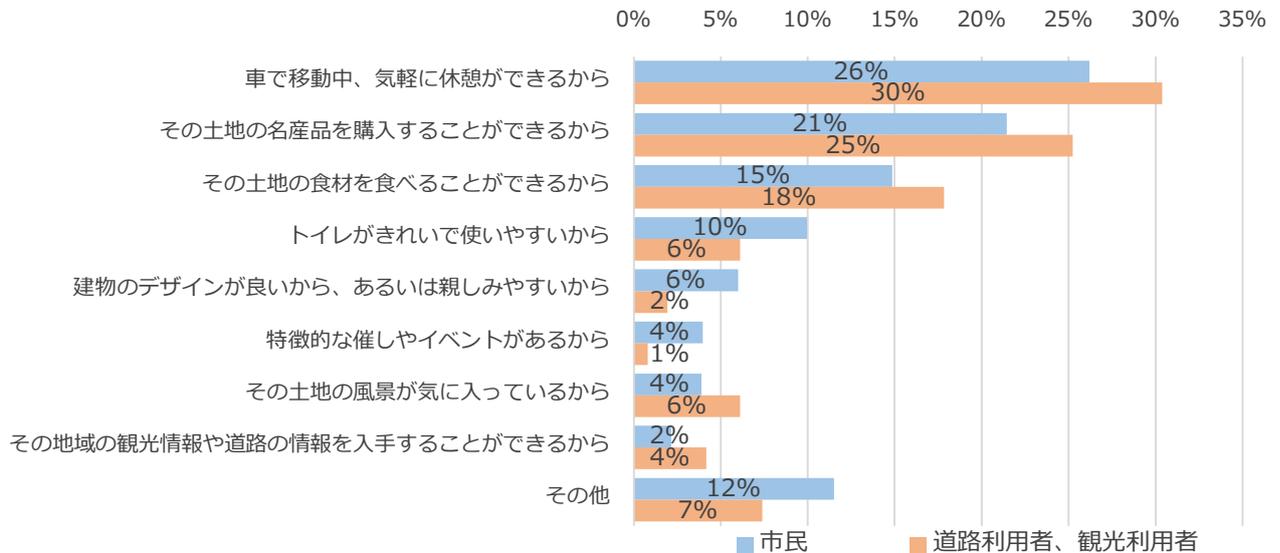


図 頻繁に行く道の駅の行く頻度が多い理由

■ 頻繁に行く道の駅の平均消費額

- 市民、道路・観光利用者ともに「1,001～2,000円」という選択肢が最も多く、次いで、「2,001～3,000円」、「0～1,000円」という選択肢が多い結果となりました。
- 消費額平均値は市民が2,527円、道路利用者・観光利用者が2,300円でした。

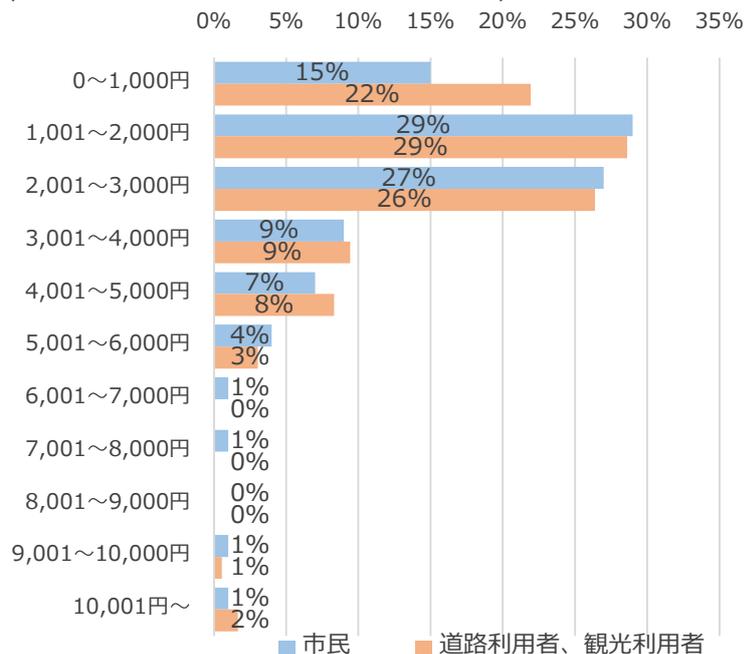


図 頻繁に行く道の駅の平均消費額

■ 頻繁に行く道の駅を知ったきっかけ

- 市民は「たまたま通りかかった、道路案内表示板を見た」という選択肢が最も多く、次いで、「知人から聞いた」、「インターネット」という選択肢が多い結果となりました。
- 道路利用者・観光利用者は「たまたま通りかかった、道路案内表示板を見た」という選択肢が最も多く、次いで、「カーナビ」、「インターネット」という選択肢が多い結果となりました。

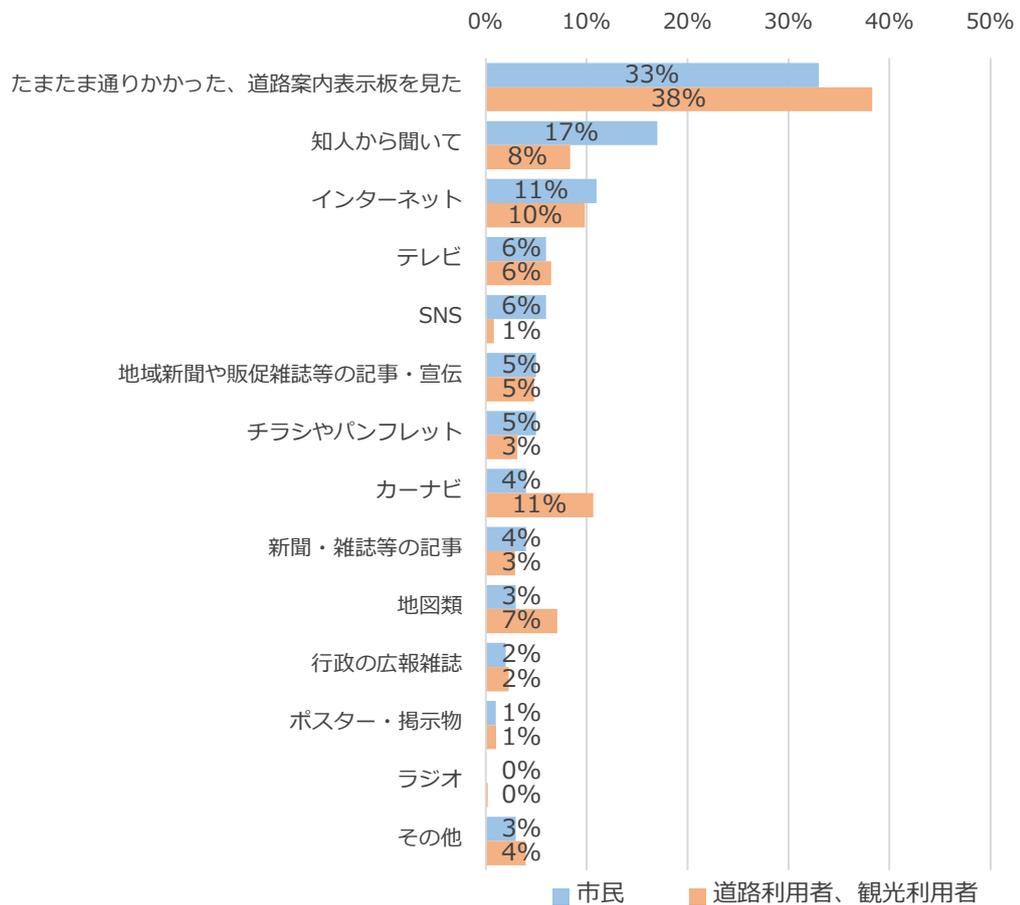


図 頻繁に行く道の駅を知ったきっかけ

■ 茂原市のイメージ

- 市民、道路利用者・観光利用者ともに「自然が豊か」という選択肢が最も多く、次いで、「わからない」という選択肢が多い結果となりました。
- 回答傾向の差として、市民は「文化」「食事」「地域活動」の回答傾向が比較的多く、道路利用者・観光利用者は「わからない」の回答傾向が比較的多い結果となりました。

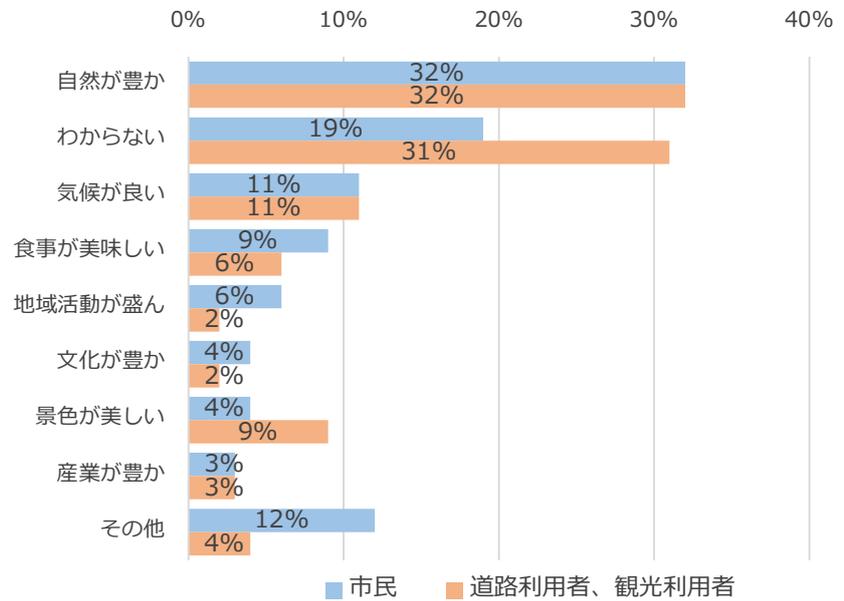


図 茂原市のイメージ

■ 茂原市道の駅に求める施設

- 市民は「飲食店」という選択肢が最も多く、次いで、「直売所」、「温浴施設」、「物販所」、「防災拠点」、「キッズスペース」という選択肢が多い結果となりました。
- 道路利用者・観光利用者は「直売所」という選択肢が最も多く、次いで、「飲食店」、「物販所」、「温浴施設」という選択肢が多い結果となりました。
- 回答傾向の差として、市民は道路利用者に比べ「キッズスペース」や「屋内遊戯施設」の子どもに関する施設の回答傾向が比較的多いことに加え、「防災拠点」の回答傾向が比較的多い結果となりました。

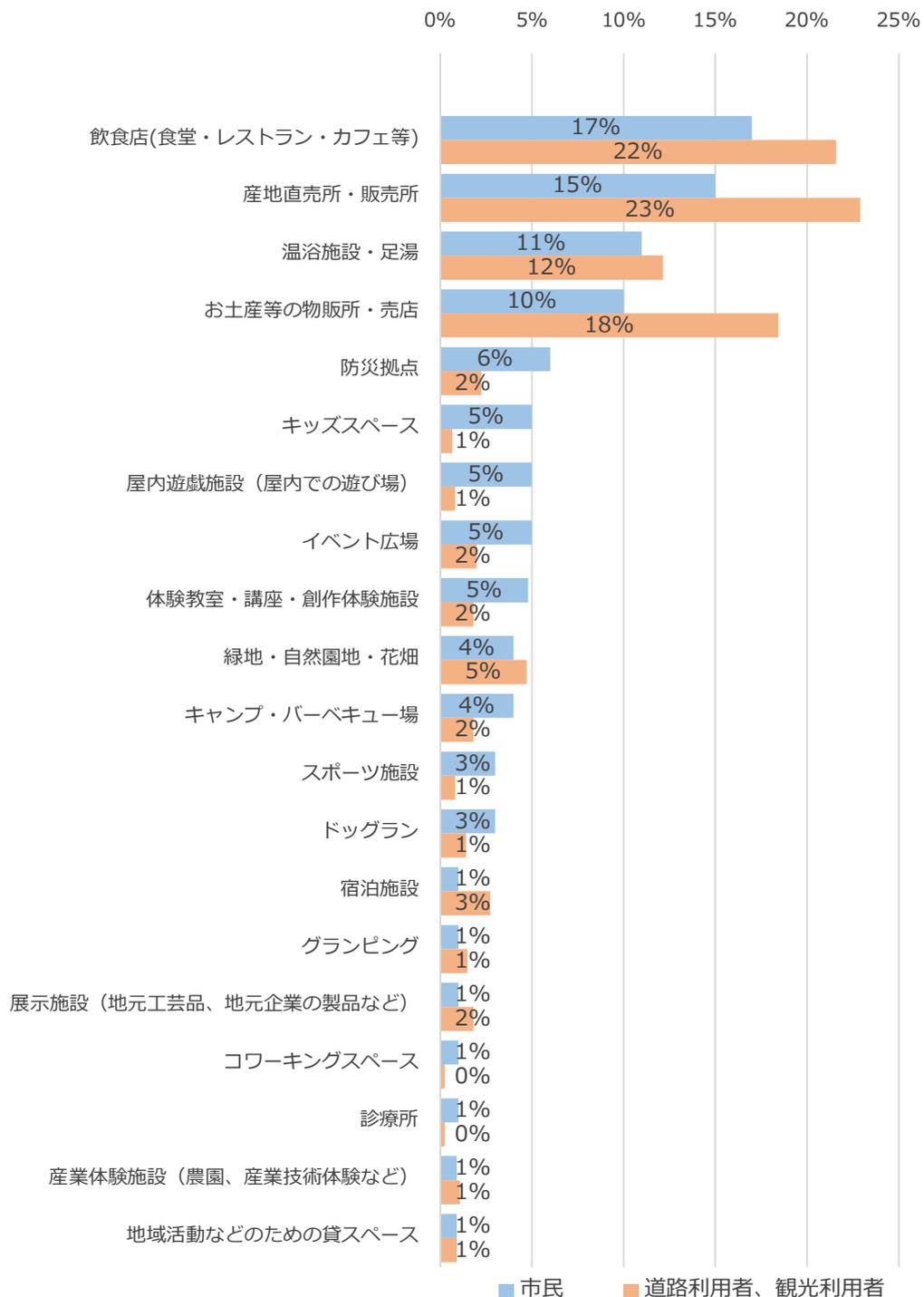


図 茂原市道の駅に求める施設

■ 茂原市道の駅に求める施設が整備された場合の想定消費額

- 市民は「2,001~3,000 円」、道路利用者・観光利用者は「1,001~2,000 円」、「2,001~3,000 円」という選択肢が最も多い結果となりました。
- 消費額平均値は市民が 3,542 円、道路利用者・観光利用者が 2,636 円でした。

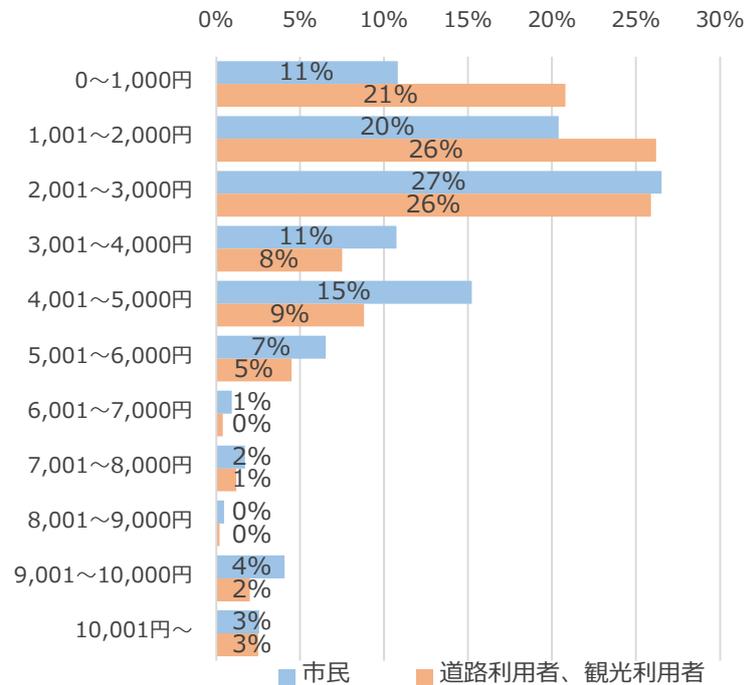


図 茂原市道の駅に求める施設が整備された場合の想定消費額

■ 茂原市道の駅に求めるイベント

- 市民、道路利用者・観光利用者ともに「『食』イベント」という選択肢が最も多く、次いで、「『物販』イベント」、「『伝統的なお祭り』イベント」という選択肢が多い結果となりました。

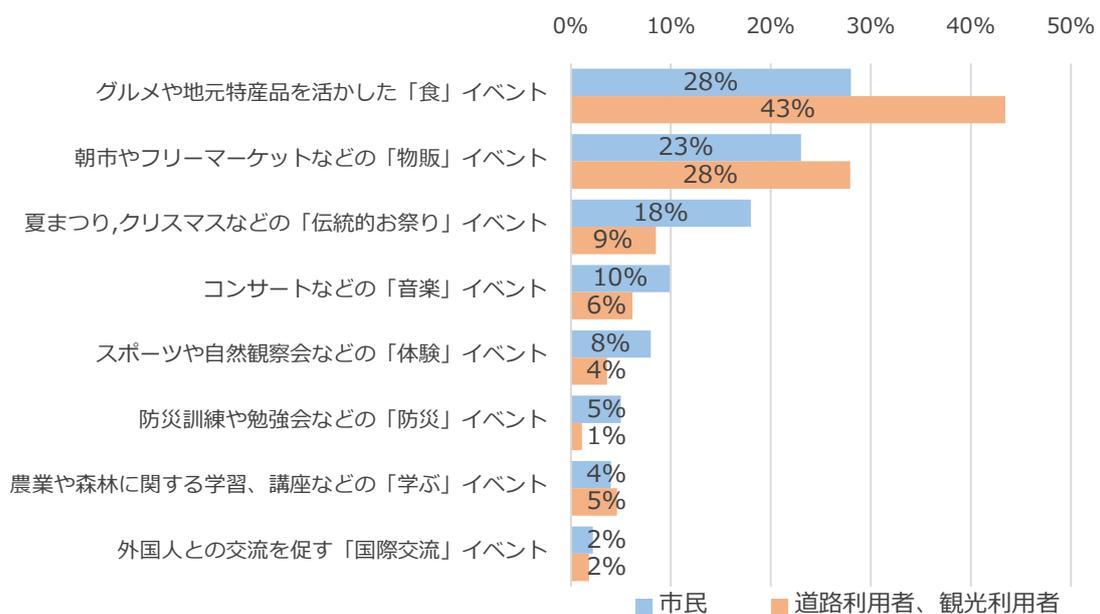


図 茂原市道の駅に求めるイベント

■ 茂原市道の駅への想定される交通手段

- 市民、道路利用者・観光利用者ともに「自家用車」という選択肢が最も多い結果となりました。
- 回答傾向の差として、道路利用者・観光利用者は「公共交通」の回答傾向が比較的多い結果となりました。

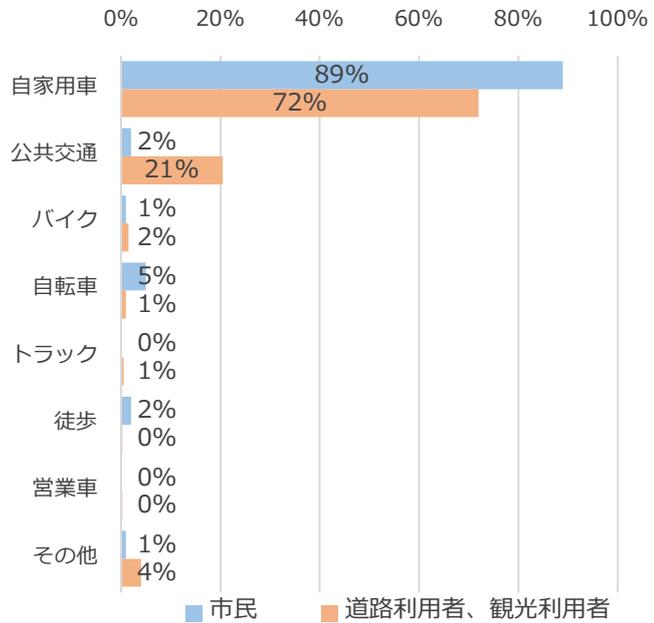


図 茂原市道の駅への想定される交通手段

■ 茂原市道の駅に期待すること

- 市民は「来訪者が増えること」という選択肢が最も多く、次いで、「知名度・イメージ向上」、「地産地消」という選択肢が多い結果となりました。
- 道路利用者・観光利用者は「地産地消」という選択肢が最も多く、次いで、「来訪者が増えること」、「知名度・イメージ向上」という選択肢が多い結果となりました。
- 回答傾向の差として、市民は道路利用者に比べ「子どもの遊び場の増加」の子どもに関する施設の回答傾向が比較的多い結果となりました。

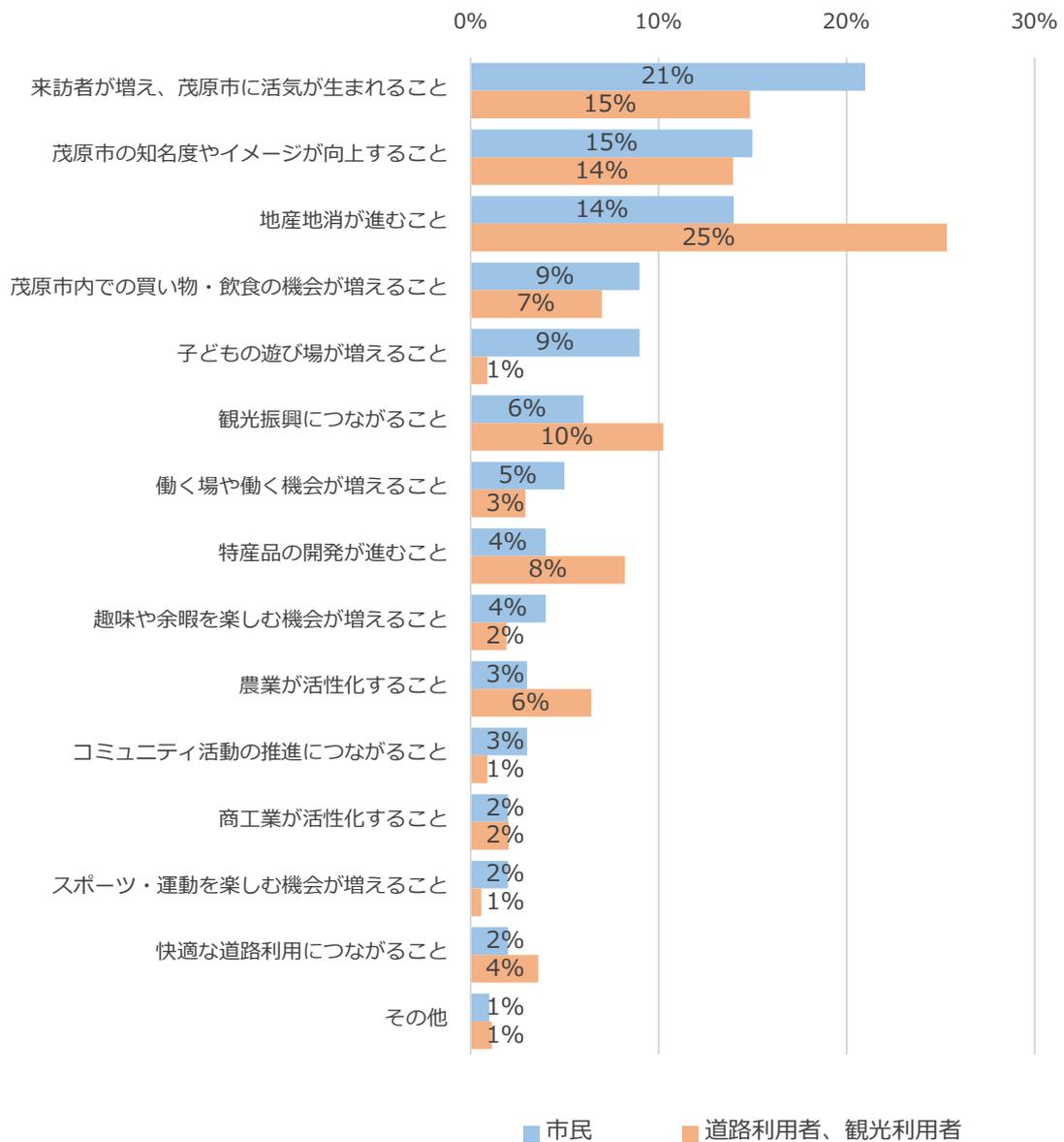


図 茂原市道の駅に期待すること

(2) 高校生アンケート調査

① 調査概要

高校生アンケート調査の概要は下表のとおりです。

表 高校生アンケート調査概要

目的	茂原市の将来を担う茂原市高校生が、求める機能や施設を把握する
調査範囲	茂原市内の高校に在学中の高校生
調査方法	QRコードを活用したアンケート調査 あるいは紙面調査
回答者数	796人
調査期間	令和7年7月3日～令和7年8月15日

② 調査結果

高校生アンケート調査の結果を以下より示します。

■ 行ったことがある道の駅

- 「どこも行ったことがない」という選択肢が最も多い結果となりました。
- 行ったことがある道の駅のうち、「道の駅 むつざわ つどいの郷」が最も多く、次いで「道の駅 ながら」、「道の駅 みのりの郷東金」が多い結果となりました。

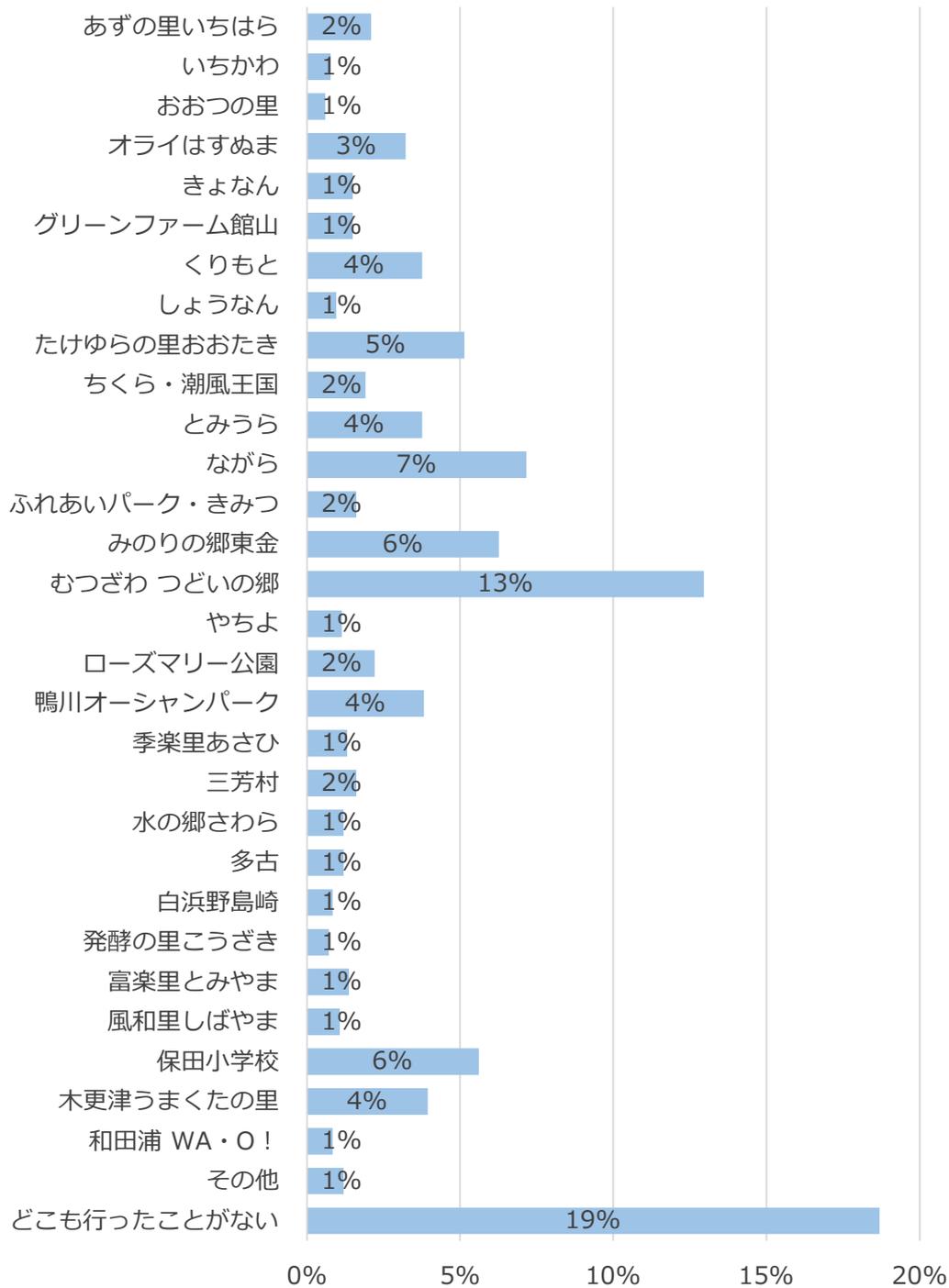


図 行ったことがある道の駅

■ 行ったことがある道の駅うち、最も良かった道の駅

- 行ったことがある道の駅のうち、「道の駅 むつざわ つどいの郷」が最も多く、次いで「道の駅 みのりの郷東金」、「道の駅 保田小学校」が多い結果となりました。

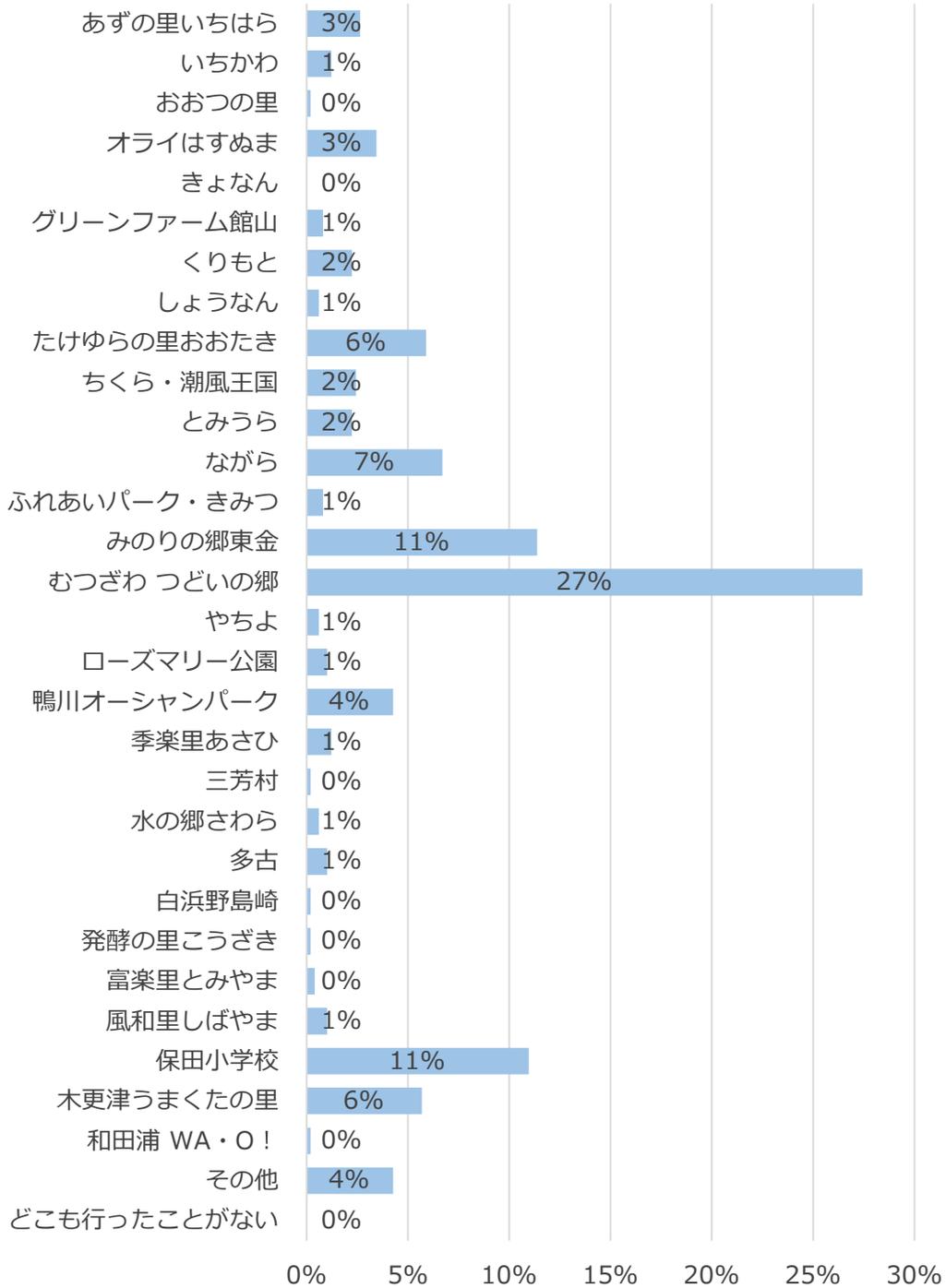


図 行ったことがある道の駅のうち、最も良かった道の駅

■ 良かった道の駅の何が良かったか（自由記述）

「行ったことがある道の駅うち、最も良かった道の駅」のうち、回答が多かった3つの道の駅の良かった点は以下のとおりです。

- 最も良かった道の駅において、最も回答が多かった「道の駅 むつざわ つどいの郷」では、特に温泉が評価されています。
- 次いで、「道の駅 みのりの郷東金」では若者に人気のカフェ（スターバックスコーヒー）、「道の駅 保田小学校」では廃校利用が評価されています。

表 道の駅の何が良かったか

道の駅名	良かった点
むつざわ つどいの郷	<ul style="list-style-type: none"> ● 温泉 ● カフェ、ドッグラン ● 温泉があって休憩スペースもあって過ごしやすい ● 温泉がいろいろな種類ある事、バスが茂原駅から出ている事 ● 温泉やアイスが売っていて美味しいし楽しい感じだった ● 温泉や遊ぶ所がある ● 温泉施設があり、また、サウナも設置されていた ● 温泉施設で牛乳があったこと ● 机と椅子があってゆっくりできることや、温泉に入ってその後ゆっくりできるスペースがあるところ。 ● 軽く食品の買物ができ、温泉にも入れるところ ● 建物が綺麗 お風呂がある カフェがある ● 建物の外観、内装がとても綺麗だった所 ● 現地で採れた特産物が多くあったこと ● 広くて周りにほかの店もあり、楽しめたから ● 施設が綺麗で温泉がある。 ● 施設の中が良かった ● 食べ物屋がたくさんあって綺麗 ● 新しく綺麗で、温泉施設とレストランがあるところ ● レストランと温泉がある ● 地域の良い特産物が売っていたところ ● 地元の作物の他に地元のお土産も売っているところ ● 地元産の食材等が売っているスーパー ● 中がキレイで広くて駐車場が広がった ● 中が広く、温泉があるところ ● 駐車場が広がった点。様々な物が揃っている点 ● 直売所の品揃えが豊富だった ● 家から一番近い ● 落ち着いた雰囲気 ● 料理が美味しかった ● 綺麗 親しみやすい ● 綺麗で面白い ● その中にちゃんとしたレストランや銭湯みたいな施設になっており、公園が隣接されていることから、お年寄りから子育て世代まで幅広く使ってもらえることができるということ ● そら豆がうまい ● ドッグランがあったこと ● アイスが美味しい

表 道の駅の何が良かったか

道の駅名	良かった点
みのりの郷 東金	<ul style="list-style-type: none"> ● スタバがある ● いろんなものが売っていた ● 地元の食材があった ● 親しみやすい ● 果物が美味しい、東金にしかないスイーツがある、美味しいものがいっぱいある ● 色んな食べ物があって、アイスクリームがあって祖父母の家の近くなので通いやすかった ● 色々な食べ物売っていた ● きれい ● 品揃えが豊富 ● 小さい頃にたまにやっていた射的などのイベントが楽しかった点 ● 家から近い ● 野菜やお花がある ● 内装が良かった ● 昆虫が売っていた 名産品が買えた ● サッカーゴールがあった ● なんでもある ● 地元だったからいつも行っていて人並みがいいなと思うのとアイス屋さんが小さくあるのが夏にはとてもいいなと思うところ ● 美味しいレストランがあった ● お土産 ● 季節に合わせて色々な行事や食べ物などがある所 ● キッチンカーみたいなものがあったところ ● いろいろなものが売っていた ● 敷地が広く催し物もある 子連れや犬連れも楽しめる ● 行きやすい所にあつて、野菜とかお菓子売っていて良かった ● 大きかった ● お弁当が美味しい

表 道の駅の何が良かったか

道の駅名	良かった点
保田小学校	<ul style="list-style-type: none"> ● 学校が丸ごと道の駅になっていてとても斬新で良いと思った ● ご飯が給食みたいで面白かった ● 潰れてしまった学校を再利用している点が良かったです ● 元々小学校だったのに綺麗で施設も充実していたから ● 昔の学校が感じられレトロだった ご飯もとても美味しかった ● 学校給食の食べられるレストラン良かった ● 小学校を解体して作っていて色々大人の人が懐かしながら買い物などができるから ● 学校そのものを使っていてすごかった ● 学校をそのまま使用していて、学校のリアルを取り入れて、ご飯などを提供していた ● 犬と行けるドッグランや小学校の懐かしい雰囲気よかった ごはんも懐かしいものばかりで楽しかった!!千葉の特産物やその地域の特産物がいっぱいあって楽しかった ● 学校の給食が食べられる所 ● 昔使われていた小学校を使っているところが良いと思った ● 小学校を再利用するアイデアが良いなと思いました ● 他の道の駅にはない小学校が施設なところ ● 廃校になってしまった小学校をそのまま使用していて給食があることや、お土産が良かった ● 小学校のままで面白かった ● 使わなくなった小学校を有効活用していたから ● 小学校の懐かしさを楽しめたり、実際に小学校にあったものが残っていてとても楽しかったです また、ランチのメニューが給食のメニューだったり工夫もして楽しめました ● なくなった小学校の施設を使っているところや、懐かしい学校給食を食べられるのがとても面白かったところ ● 二宮金次郎の給食が美味しかったから ● 給食みたいな、ランチが食べられた 懐かしい気持ちにもなれるし、宿泊もできるらしい ● 廃校を再利用して、見た目もそのままなのがよかった

■ 道の駅に求める施設（自由記述）

- 茂原市の道の駅にあれば良いと思う施設においては、「飲食」「休憩」「遊び」「買い物」「運動・スポーツ」「設備」「学習」「茂原らしいもの」「景観」「体験」に関連する施設が回答で得られました。
- 最も多い「飲食」関連の施設は、「レストラン・食堂・飲食店」「カフェ・喫茶店」「ソフトクリーム・アイス屋」などがあげられます。
- また、「休憩」関連の施設では、「銭湯・温泉」「休憩スペース（飲食可）」「足湯」など、さらに「遊び」関連の施設では、「映画館」「遊び場」「子どもの遊び場」などがあげられます。
- 施設のみで見た場合、最も回答が多いのは「銭湯・温泉」であり、次いで「レストラン・食堂・飲食店」、「カフェ・喫茶店」の順となっています。

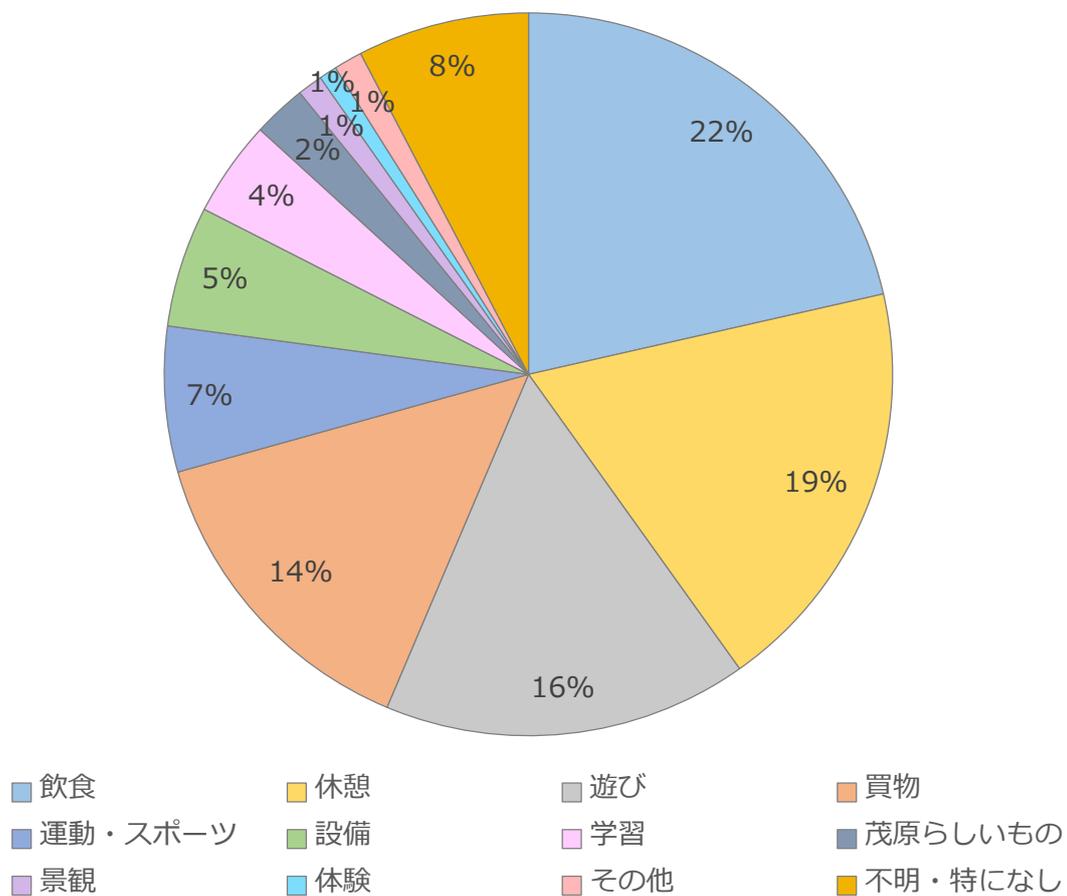


図 道の駅に求める施設

■ 地域活性化のために必要と思う施設（自由記述）

- 地域が活性化するために茂原市の道の駅に必要な施設においては、「遊び」「買物」「休憩」「飲食」「設備」「体験」「運動・スポーツ」「景観」「茂原らしいもの」「学習」に関連する施設が回答で得られました。
- 最も多い「遊び」関連の施設では、「映画館」「子どもの遊び場（大型遊具、アスレチックなど）」「様々な世代が集まる、遊べる、楽しめるスペース」などがあげられます。
- また、「買い物」関連の施設では、「直売所」「茂原らしい食品、特産品の販売）」「ショッピングモール」など、さらに「休憩」関連の施設では、「銭湯・温泉」「休憩スペース（飲食可）」「足湯」などがあげられます。
- 施設のみで見た場合、最も回答が多いのは「銭湯・温泉」であり、次いで「レストラン・食堂・飲食店」、「直売所」の順となっています。

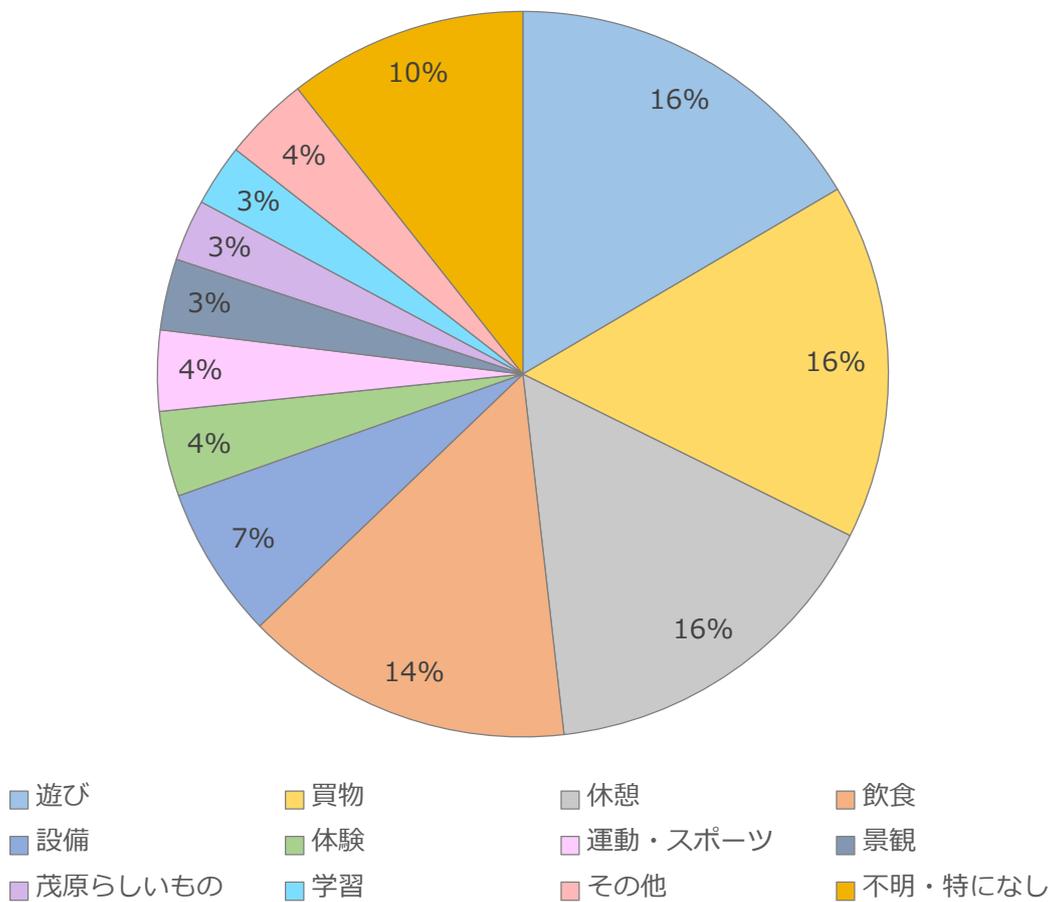


図 地域活性化のために必要と思う施設

(3) 子育て世代グループインタビュー調査

① 調査概要

子育て世代グループインタビュー調査の概要は下表のとおりです。

表 子育て世代グループインタビュー調査概要

目的	来訪者に直接的に影響する子育て世代を対象とし、導入する施設の種類や規模の検討の参考とすることを目的とする
調査範囲	茂原ベビママサークルもばぴよ参加者
調査方法	10名程度の自由発言形式でインタビュー
調査日時	令和7年9月8日(月) 11:30~12:00

② 調査結果

子育て世代グループインタビュー調査の結果を以下より示します。

表 子育て世代グループインタビュー調査結果

質問内容		回答内容
(1)	道の駅に行ったことはあるか	<ul style="list-style-type: none"> ● ほとんどの方が「行ったことがある」と回答 (例 道の駅 むつざわつどいの郷、道の駅 ながら 等)
(2)	道の駅の良い点、悪い点	<ul style="list-style-type: none"> ● 道の駅 むつざわつどいの郷は、授乳室やおむつ交換台はあるが子ども用トイレがないため、トイレトレーニング中に困った ● 市原のアリオでは、赤ちゃんの休憩室があり、子ども用トイレ、おむつ交換台、授乳室が整備されている。また、男性でも利用できるため良かった
(3)	道の駅に必要なだと思う機能や施設は何か	<p>〈トイレ周辺施設〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 子どもが立っておむつ替え可能な手すり (例 イオン 木更津店) ● おむつ、お尻拭きの販売 (自販機等) ● 多目的トイレの数が多いと良い ● 飲食施設の近くにトイレを整備 ● その場でおむつを捨てることのできるようなシーリング機 ● ベビーコーナーに空調の設置 ● 授乳室にソファや荷物を置く台があると良い (例 イオン 鎌取店) ● ベビーカーが入れる授乳室 ● トイレの個室に子ども用の椅子を整備する場合、鍵が2つ設置してあると良い ● 男性も利用可能なファミリー授乳室 (例 ユニモ) <p>〈遊びの場〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 天候に左右されない広い屋内遊具施設 (例 保田小学校) ● 小学生低学年と幼児と一緒に遊べる施設 (例 デックスお台場 The Kids) ● カフェ等の飲食店と子どもの遊び場を併設 (例 千葉公園) ● 遊び場には監視する人が常駐していることが望ましい ● 道の駅 グランテラス筑西にある「ポーンランド子ども室内あそび場」のような屋内遊具施設 ● 芝生広場。遊具の貸し出しがあると良い (道の駅 むつざわつどいの郷 みどりの広場) ● 浅瀬の水遊び場

表 子育て世代グループインタビュー調査結果

質問内容		回答内容
(3)	道の駅に必要なだ と思う機能や施 設は何か	<p>〈飲食〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 座敷タイプのフードコート ● 対面型にここカウンター（イオングループの施設に設置）があるフードコート ● 離乳食の販売。（離乳食の自販機等） ● 月齢に分けられたメニューの提供 ● うどん、ポテト、からあげの提供 ● ベルトが付いている子ども用の椅子 ● 安くてボリュームのあるメニューの提供 ● 茂原市にない飲食店の整備 <p>〈その他〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 障害のある子どもや高齢者の方が安心して乗り降りできるスペースが広い駐車場 ● 身体障害者用の駐車場とは別の幅の広い駐車場（例 イオン 木更津店） ● 授乳用のお湯やレンジ また、子ども用のカトラリー、ハサミ、エプロン等もあると良い ● 衛生面に配慮した環境 ● ベビーカーや車いすが余裕をもって通れる通路 ● 子育て世代専用の大きいロッカー ● 車中泊専用の駐車場（例 RVパーク） ● 分煙のための喫煙ルーム ● 浸水被害がない場所に道の駅を整備してほしい

(4) 市内企業聞き取り調査

① 調査概要

■ ヒアリングの目的

道の駅事業を実施するにあたり、地域と連携した持続可能な運営を実現するため、地域内事業者のニーズや意向の把握、今後の道の駅運営体制検討への参考とすることを目的とします。

■ ヒアリング項目

ヒアリング項目は下表のとおりです。

表 ヒアリング項目

大項目	小項目
道の駅事業との連携について	<ul style="list-style-type: none"> ● 想定される道の駅との相乗効果 ● 連携・協働が想定される取組 ● 連携・協働のための条件
道の駅事業を実施した場合のメリット・デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内で道の駅事業が実施される場合の利点及び懸念点

■ ヒアリング対象

ヒアリング対象事業者は下表のとおりです。

表 ヒアリング対象

企業名称	
製造業、交通事業、関係団体等	飲食・小売業
<ul style="list-style-type: none"> ● 小湊鐵道株式会社 ● 茂原商工会議所 ● 農事組合法人 旬の里ねぎぼうず ● 農事組合法人 新治営農組合 ● a 社 ● b 社 ● c 社 	<ul style="list-style-type: none"> ● d 社 ● e 社 ● f 社 ● g 社 ● h 社 ● i 社 ● j 社 ● k 社

② 製造業、交通事業、関係団体等における調査結果

■ 小湊鐵道株式会社

- 茂原長柄スマートインターチェンジ、茂原長南インターチェンジ周辺にバスルートはあるが、茂原北インターチェンジ周辺には既存のバスルートは無い。
- 既存のバスルートに道の駅が整備されることが望ましい。既存バスルート沿いに道の駅が整備された場合、新たなバス停の設置は可能である。
- 現状、茂原北インターチェンジ周辺にバスルートの整備予定は無い。
- 睦沢町の道の駅にバスの乗り入れがあり、道の駅整備後、バスルートを延伸した。
- バス停の設置箇所について、道の駅敷地外の道路沿いにバス停を設置することが望ましい。起終点であれば、道の駅敷地内で構わない。
- 現状、睦沢町の道の駅からバスに乗車する人は少ない印象である。そのような観点から考えるとインターチェンジ周辺にバス停を整備することが望ましい。
- 経費上の観点から、現状、路線バスに電子マネーや交通系 IC は未導入である。

以上

■ 茂原商工会議所

- IC 周辺ということで市内中心部まで人を誘引できないことが懸念される。
- 空き店舗を利用した無人のアンテナショップ事業を行っているが、道の駅に導入することも考えられる。
- 立地について、圏央道利用する方も増えてきたことに加え、外房有料の無料化により、本道路からのアクセス性が高い位置であると利便性が高いと考えられる。
- もともと市内にある店が道の駅に移転し、既存商業集積地が空洞化することは避けたい。
- 道の駅に市内の商店や観光施設を PR するような機能があると望ましい。
- 市内にイベントホールが無いいため、市内を PR するイベントスペースができれば良い。
- 農業者の販路拡大が達成できると望ましい。
- 農産品等の加工施設が道の駅にあれば利用する事業者がいるかもしれない。
- 自販機事業にチャレンジしている事業者もいるため、道の駅に導入することも考えられる。
- 市民の事業者の説明会を実施し、アイデアを募集してはどうか。商工会議所の会員向けに道の駅の説明会を実施することも可能かも。

以上

■ 農事組合法人 旬の里ねぎぼうず

- 新店舗は7年前にできたが、生産者の高齢化が著しく、生産能力は当初から比べると落ちている。そのため、ねぎぼうずにおいても荷が足りない状況である。道の駅で野菜を売るとなると、道の駅との野菜の取り合いを懸念する。
- 生産者の支援のため、手数料を上げず実施している。今後、経営的に厳しくなることが想定される。
- 新規の生産者は若い人も加入しているが、定年を過ぎた方が多い。
- 道の駅には集客性に優れたキラーコンテンツがあることが望ましい。
- 農業の体験についても、差別化が必要である。先端技術を利用したスマート農業などが面白い。
- 地域を巻き込んで道の駅事業を実施することは賛成する。
- 農産物を協力して出すとなると、旬のものが溢れたものを道の駅に流すことや、ねぎぼうずに一旦卸して、それを道の駅職員が取りに来るみたいな仕組みが望ましい。課題が多くある中で、そのような取組でないと不安である。
- 道の駅整備を契機として、当施設もより一層の努力が必要であると考えます。
- 市内に道の駅が整備されても連携が取れれば顧客の取り合いは発生しないと考えます。しかし、生産者の取り合いは発生することが想定される。その解決策は生産者を増加させることであり、その解決の方法として地域農業の活性化につながる方策が必要と考える。

以上

■ 農事組合法人 新治宮農組合

- 生産者として、販路の一端を確保できるのはメリットである。
- 体験機能について、現時点で実施しているのはいちご狩りのみ。
- 使われていない山林を使った林業体験（シイタケ狩り、枝打ち等）や、棚田を使ったコメの体験も実施できるのではないかと考える。

以上

■ a 社

- 天然ガスの利用については、施設の規模や採算性によるが、実現には専用パイプラインの敷設、安全のための設備、圧力調整等の課題があり、一概に可能とは言えない。
- 温浴施設へのかん水の供給を検討する場合、近隣に施設や送水管があれば、実現できる可能性がある。
- かん水は海水より塩分濃度が高く、配管や設備の腐食が懸念されるため、メンテナンスが非常に重要であると聞いている。また、ヨウ素分により浴槽の壁が黄色くなる可能性がある。
- 採掘エリアについて、採掘は鉱区ごとに許可された事業者しか行えない。
- 道の駅施設にペロブスカイト太陽電池を設置し、「原料のヨウ素は地元（千葉県産）のものを利用している」といった PR を行うことは、地域振興の観点から有効な可能性がある。千葉県は日本のヨウ素生産の約 8 割を占めており、良い PR になる。なお、あくまで原料メーカーであり、太陽電池の製造・提供は直接行っていない。

以上

■ b 社

- 現時点では、真名や茂原工業団地周辺であれば都市ガスの供給ができる可能性がある。
- 茂原市郊外などの末端エリアは都市ガスの供給能力が弱く、ガス使用量によっては供給が難しいエリアもある。
- 足湯程度であれば業務用ガス給湯器等で対応可能だが、温浴施設を導入する場合、大型ボイラー等の設備が必要なため多量のガス供給が必要となる。
- LP ガスや都市ガスを用いた停電時対応型のコージェネレーションシステム（CGS）や GHP（ガスヒートポンプエアコン）を導入することで、停電時でも空調や照明、給湯（シャワー等）の利用が可能になる。市内企業として提案・協力できると思う。某道の駅で停電時対応型の GHP を、災害時に求められる機能確保のため設置予定。
- 料理教室は、千葉のショールーム等で実施しているが、道の駅への出張開催は、講師やスタッフの確保や設備（調理室等）の面で難しいかもしれない。イベント時の協力などは検討の余地あり。
- 同じグループ会社で産業まつりにも参加したが、ガス機器の展示・紹介などで協力することは考えられる。

以上

■ c社

- ガスに関する地場産業紹介コーナー（パネル展示等）などで協力できる可能性あり。
- 茂原市他の産業まつりに参加し、クイズやグッズ配布を行ったが、同じような形でイベントなどに協力できると思う。
- 具体的な場所やコンセプトが決まってから、協力できることを関係部署と調整していきたい。

以上

③ 飲食・小売業における調査結果

■ d 社

- 現在 1 人で店を回しており、道の駅への商品提供等は難しい。
- 道の駅内の情報発信として市街地紹介に掲載されるのは構わない。

以上

■ e 社

- 土日においては生産が追い付いていない状況。道の駅へ提供できるか分からない。
- 店舗と近い場所に道の駅が設置された場合には、道の駅へ商品を供給するのではなく、「ついでに立ち寄れる場所」としてお互い関わり合えるとよい。

以上

■ f 社

- イチゴをメインコンテンツとした道の駅にしたい。
- 栽培施設に加え、陸上養殖を取り入れることができれば強力なキラコンテンツになる。
- 運営者と自分たちが Win-Win の関係になれることが望ましい。

以上

■ g 社

- 県内の道の駅に商品を卸していたことがある。茂原に道の駅ができた際に商品を置くことは可能。
- 店舗を開く前は、車両を改造した屋台で移動販売をすることもあった。現在は人手不足や体力的な理由からやっていないが、人が集まるならやりたい。

以上

■ h 社

- お土産を買っていく人のために、化粧箱付の商品を用意することはできる。
- 洋菓子などの加工品を卸すという協力の可能性もある。製品にモバリんのプリントをつけることもできる。
- 道の駅に搬入することになった場合、配達時間などが心配。市原 PA のように搬入車両専用道路があるとよい。
- テストキッチンのような場があれば、卵に限らず地元の野菜などを使った調理体験ができると思う。

以上

■ i 社

- 複数回来た方へ特典を渡すなど、リピーターの確保、来店者の囲い込みがある。
- 加工品を道の駅で取り扱うことも可能。

以上

■ j 社

- 売上げが見込めるのであればどの立地でも商品の提供は可能。
- 駐車場、屋根のあるイベントスペースが欲しい。現状市内ではアスモのみ。茂原公園でもイベントはあるが、駐車場から遠く、雨だと中止になる。

以上

■ k 社

- 商品の提供は可能だが、道の駅に商品を搬入・陳列作業をすることは困難。
- 商品の陳列や管理をしてもらえると協力しやすい。

以上

(5) 運営実績を有する事業者調査

① 調査概要

■ ヒアリングの目的

官民連携による事業手法を見据え、事業参画の意向、望ましい導入施設や事業スキーム等に関して、民間事業者の意見や新たな事業提案の把握を行い、基本構想に反映させることを目的とします。

■ ヒアリング項目

ヒアリング項目は下表のとおりです。

表 ヒアリング項目

大項目	小項目
本事業の参画意向について	<ul style="list-style-type: none"> ● 本事業の参画意向について ● 想定される参画するための条件について ● 想定される事業リスクについて
施設の条件について	<ul style="list-style-type: none"> ● 立地、アクセスについて ● 面積について ● 候補地について
機能、サービスについて	<ul style="list-style-type: none"> ● コンセプトについて ● 利用者ターゲットについて ● 導入機能・施設について ● 施設規模について ● ゾーニング・配置について
事業手法について	<ul style="list-style-type: none"> ● 望ましい整備手法について ● 望ましい運営手法について

■ ヒアリング対象と調査日時

ヒアリング対象事業者と調査日時は下表のとおりです。

表 ヒアリング対象と調査日時

企業名称	調査日時
運営事業者 A 社	令和 7 年 11 月 18 日 13:00~
運営事業者 B 社	令和 7 年 11 月 18 日 15:00~
運営事業者 C 社	令和 7 年 11 月 19 日 16:00~

② 調査結果

調査結果は以下のとおりです。

表 運営実績を有する事業者調査結果

	企業		事業手法			機能・施設への要望
	本社所在地	参画意向	想定業務内容	実施可能な事業手法	想定される事業期間	
運営事業者A	静岡県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 開業準備 維持管理 運営 	<ul style="list-style-type: none"> EOI 方式^{※1} DBO 方式^{※2} 	10年 (EOI方式) 15～20年 (DBO方式)	<ul style="list-style-type: none"> 圏央道からの集客を加味した駐車場規模の設定 公的施設と収益施設のバランスが重要 非日常を感じさせる商品構成が望ましい 多目的スペースの整備 6次産業化や加工施設の要素を入れることが望ましい
運営事業者B	東京都	あり	<ul style="list-style-type: none"> 設計 建設 開業準備 運営 	<ul style="list-style-type: none"> DBO方式 PFI (BTO) 方式^{※3} EOI方式 	15～20年	<ul style="list-style-type: none"> ユニークさがある機能の設定 地域ブランドの確立 屋内遊戯施設等、子どものための機能 チャレンジショップ等、新規事業者を支援する機能 加工場の整備 芝生広場、パークゴルフ場、バーベキュー場、花畑等の外構の活用
運営事業者C	大阪府	あり	<ul style="list-style-type: none"> 建設 開業準備 運営 全体事業マネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> DBO方式 DB+O方式^{※4} PFI方式 	15～20年	<ul style="list-style-type: none"> 目的地化された、集客力のある道の駅が望ましい 広く清潔なトイレの整備 地元事業者との連携・協業 平屋が望ましい 滞在機能や体験機能で道の駅の独自性を出すことが望ましい

※¹ : Early Operator Involvement の略

先行して選定した管理運営事業予定者と協働で設計・施工を行い、管理運営は指定管理者制度を用いて施設管理権限を民間事業者に委任する方式

※² : Design Build Operate の略

自治体が資金調達を行い、設計・施工・運営を民間事業者に包括委託する方式

※³ : Private Finance Initiative (Build-Transfer-Operate) の略

民間事業者が資金調達を行い、民間事業者が施設を建設し、建設後、自治体に譲渡した上で、民間事業者が維持管理及び運営を行う方式

※⁴ : Design Build + Operate の略

自治体が資金調達を行い、設計・施工を民間事業者に包括委託し、別途管理運営を民間事業者に委託する方式

(6) 関係各課聞き取り調査

① 調査概要

■ ヒアリングの目的

茂原市で道の駅事業を実施するにあたり、茂原市関係各課に対してヒアリングを実施することで、市の現状及び課題を把握するとともに、各課の視点から道の駅に求められる役割、機能・施設について整理することを目的とします。

■ ヒアリング項目

ヒアリング項目は下表のとおりです。

表 ヒアリング項目

項目
<ul style="list-style-type: none"> ● 実施している事業 ● 茂原市の現状、課題 ● 道の駅に必要だと思う機能、施設 等

■ ヒアリング対象と調査日時

ヒアリング対象と調査日時は下表のとおりです。

表 ヒアリング対象と調査日時

ヒアリング対象	調査日時
社会福祉課、子育て支援課、保育課	令和7年7月17日 9:30~
生涯学習課	令和7年7月17日 10:30~
農政課、農業委員会	令和7年7月17日 13:05~
都市計画課	令和7年7月17日 14:00~
商工観光課	令和7年7月17日 15:00~
企画政策課、防災対策課、管財課、財政課	令和7年7月22日 13:15~

② 調査概要

調査結果は以下のとおりです。

表 関係各課聞き取り調査結果

対象	茂原市の現状や課題	道の駅に求められる役割、機能・施設
社会 福祉課	<ul style="list-style-type: none"> ● 農福連携や生活保護を受けている方や障害を持っている方が働けるような場所が必要 ● 市内の雇用創出が課題 ● キッチンカーなど、目玉があると SNS などで拡散効果も期待できる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活保護を受けている方や障害を持っている方の雇用創出 ● 観光農園や田植え等の体験施設 ● 地域の方が集まれるような機能 ● キッチンカー
子育て 支援課	<ul style="list-style-type: none"> ● 児童遊園が市内に点在し、大型遊具等が未整備であるため、利用が少ない ● 発達障害の子が増えており、接し方に悩んでいる親も少なくない ● 子育てをしている親への支援も必要である ● 不登校の生徒への支援として、フレンドルームが市内に 2 か所整備し、週に 3 回開所され、1 日約 10 人が通っているが地理的に通いづらい方がいることが想定される ● 市内には学生が一人で勉強できるスペースはあるが、友達と勉強できるスペースは少ない ● 市内には 5 か所の児童センターが整備され、老朽化が進んでいる ● 市は令和 5 年にベビーファースト宣言を行い、市内公共施設に授乳室やマザーズトイレの設置等を推進 ● 市内にはインクルーシブ遊具がない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 集客力のある屋外・屋内遊具 ● インクルーシブ遊具 ● 勉強スペース ● 子育て支援施設
保育課	<ul style="list-style-type: none"> ● 待機児童を減少させることが課題 ● 子育て支援員や保育士が不足していることなど、子どもを預ける場所の人員確保が課題 ● 市内で子どもを預けることができる場所が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 子どもの預かり所 ● 子どもの遊び場や授乳スペース

表 関係各課聞き取り調査結果

対象	茂原市の現状や課題	道の駅に求められる役割、機能・施設
生涯学習課	<ul style="list-style-type: none"> ● 鶴枝公民館に約 2m のヒメハルゼミのモニュメントが設置されており、観光スポットとなっている ● 市内には国の天然記念物である「ミヤコタナゴ」が生息している ● 市内にある「焼き立てパン屋 青い森」がテレビで紹介された ● 文化財は茂原市全体にある ● 茂原市のご当地ラーメンがある ● 茂原市には「あられちゃん家」という有名なせんべいの直売所がある 	<ul style="list-style-type: none"> ● ヒメハルゼミやミヤコタナゴ等をモチーフにしたオリジナル商品開発 ● パン屋や茂原市ご当地ラーメンなど、有名店のテナント入居 ● 温泉や健康施設 ● 全天候型のイベント広場 ● 茂原市の文化財等の情報発信 ● 電気自動車のEV充電スポット ● 利用客の滞在時間を長くする読書スペース ● 市民カレッジが開催できるようなスペース ● 「あられちゃん家」との連携（販売スペース等）
農政課・農業委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 農業振興地域を除外した候補地設定が望ましい。ただし、農振農用地に建設する場合は農振除外が必要である ● 市内では農業の担い手が不足している ● 親元就農だけでは担い手の確保が困難であり、移住政策など、市外から新規農業者を獲得することが重要であると考え ● 長生農業独立センターでは、「ながいき農業バスツアー」を開催し、実際に農業に触れてもらうなど、農業従事者の増加に努めている ● 茂原北 IC 周辺は「旬の里 ねぎぼうず」があるため、競合が懸念される ● 茂原長柄 SIC 周辺は、「道の駅ながら」が整備されており、競合が懸念される ● 本納地域では、スーパーが減少しており、農産物直売所がスーパーの役割を果たしている ● 現状茂原市に公設の加工場は整備されていない ● 市内には民営のジビエの加工場がある 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道の駅を整備する場合、観光者向けか、地域住民向けかなど、ターゲットの検討も重要である ● 候補地によって導入機能は変わることが想定される
都市計画課	<ul style="list-style-type: none"> ● 市では立地適正化計画を策定予定である ● 都市計画マスタープラン上に「道の駅」と記載があるため、都市構造的に道の駅を整備することに問題はない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 開発行為の申請 ● 屋外広告物の申請 ● 道の駅が都市機能にあたる場合、今後策定予定の立地適正化計画と整合が取れない可能性がある ● 道の駅の建築面積 1,000 m²を超えるもの又は高さ 10m を超えるもの、開発区域からが 3,000 m²以上のもの、工作物の高さが 10m を超えるものは景観の申請が必要となる

表 関係各課聞き取り調査結果

対象	茂原市の現状や課題	道の駅に求められる役割、機能・施設
<p>商工 観光課</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 産業用地の計画を策定中であり、現在 IC 周辺で計画地選定を検討中である ● 産業用地について、製造業やバイオ研究などの誘致を検討している ● 水溶性の天然ガスはヨウ素が獲れるため、活用することを想定している。 ● ロケツーリズムについて、学校跡地や商店街などがドラマで使われることが多いが、事前に撮影の情報発信ができないため、地域内外の人に知られる機会が少ないことが懸念点である ● 商工会議所と連携し、市内のお土産、飲食、特産品をまとめたパンフレットを作成している ● 茂原市は観光資源が乏しく、観光客も年間 50 万人程度である ● 「旬の里 ねぎぼうず」は日常利用客が多く、商圈を獲得している 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「旬の里 ねぎぼうず」との差別化も重要であるとする ● 地域外の人からみた茂原市を道の駅に活かすことが望ましい ● 道の駅が整備される場合、公益性は極力減らし、収益性を重視することが望ましいと考える ● 道の駅の候補地についても、民間事業者が事業可能性を反映した候補地とすべきである ● 事業手法について、DBO 方式かつ、民間事業者の独立採算が望ましいと考える
<p>企画 政策課</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 茂原市は人口が減少している ● 茂原市を象徴するようなキラーコンテンツはないが、長南町のゴルフ場などに行く際に、茂原市を通るため、飲食店が多く利用されている ● 茂原市は不動産が参入しやすいため、若年層が居住することが望ましいと考える。そのためには茂原市を知ってもらう必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道の駅が交流拠点の場となることで、人口増加が期待できる ● まずは茂原市を知ってもらい、移住をする人が多くなると良い ● IC 付近に整備される道の駅にはスーパーのような機能を整備する必要がない ● スーパーなどの日常的な利用ではなく、加工品などの観光的な利用を想定した施設を導入することが望ましいと考える ● 市の財政を踏まえ、民間と連携し道の駅事業を推進する必要があると考える
<p>防災 対策課</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 茂原市内には指定避難所がある ● 市内には 29 か所の指定避難所がある ● 帰宅困難者のための一時滞在施設は市民センターを利用している ● 一時滞在施設の場合でも周辺の指定避難所を利用することが想定される 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道の駅が避難所となる場合、防災倉庫や災害時物資配送拠点等を整備することが考えられる

表 関係各課聞き取り調査ヒアリング結果

対象	茂原市の現状や課題	道の駅に求められる役割、機能・施設
管財課	<ul style="list-style-type: none"> ● IC 周辺は高齢化が進んでおり、田んぼと山と畑のみである 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道の駅 ちがさきのような、行政機能があまりない収益性の高い道の駅が望ましいと考える ● 運営方式について、EOI 方式が望ましいと考える ● 事業手法について、民間事業者の独立採算が望ましいと考える ● 「旬の里 ねぎぼうず」が整備されているため、道の駅で農産物を販売する必要がないと考える ● 道の駅のテナントとして有名店が入ることによって、若者の利用が増加することが考えられる ● 令和元年の台風の際に、大人数が集まれる場所を探した覚えがあるため、道の駅の広い駐車場は災害時に活用できると考える
財政課	<ul style="list-style-type: none"> ● 市税が物価高騰や賃金上昇に見合っていないという問題がある 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道の駅が整備される場合、収益性を重視することが望ましいと考える ● 防災機能を主要施設とする場合、財政の圧迫が懸念される ● 収益施設として考えられるのは、周辺の飲食店との差別化を図ることで多くの集客が見込める施設

5. 茂原市の現状

茂原市の現状を「人口」「産業」「観光」「交通」の4つの観点から以下のとおり整理します。

(1) 人口

現在の茂原市の総人口は85,239人となっています。(令和7年11月1日時点)
 昭和60年から令和5年までの総人口の推移は、平成3年に約8万5千人、平成6年には9万人を突破しており、人口増加が続いていました。その後、平成15年の95,061人をピークに人口減少に転じています。

また、年齢3区分別人口比の推移は、年少人口(0~14歳)が13.3%から10.1%へと3.2ポイント、生産年齢人口(15~64歳)が66.5%から56.1%へと10.4ポイント減少する一方、老年人口(65歳以上)は20.2%から33.7%へと13.5ポイント(約1.6倍)増加しており、少子高齢化が進行していると考えられます。

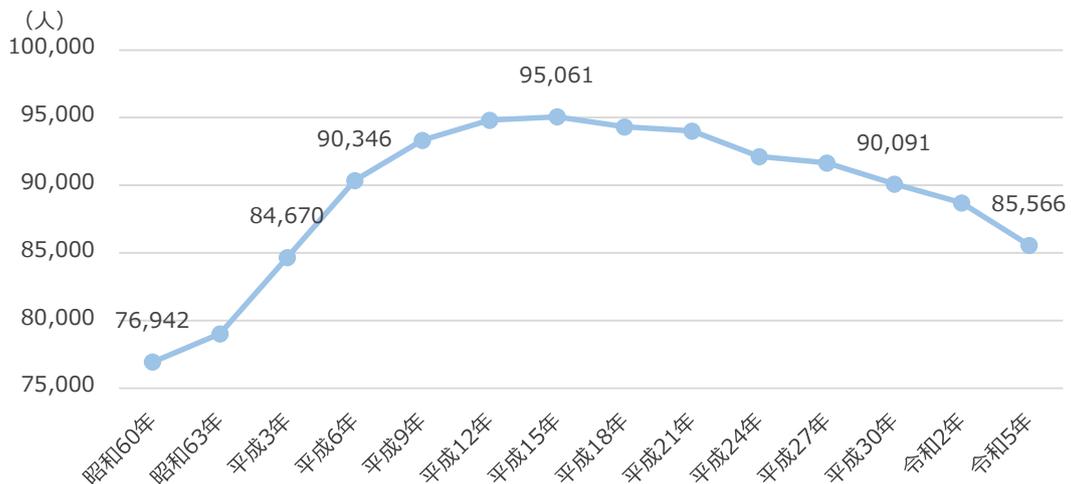


図 総人口の推移

出典：「住民基本台帳人口」「外国人登録人口」(各年4月1日時点、茂原市)

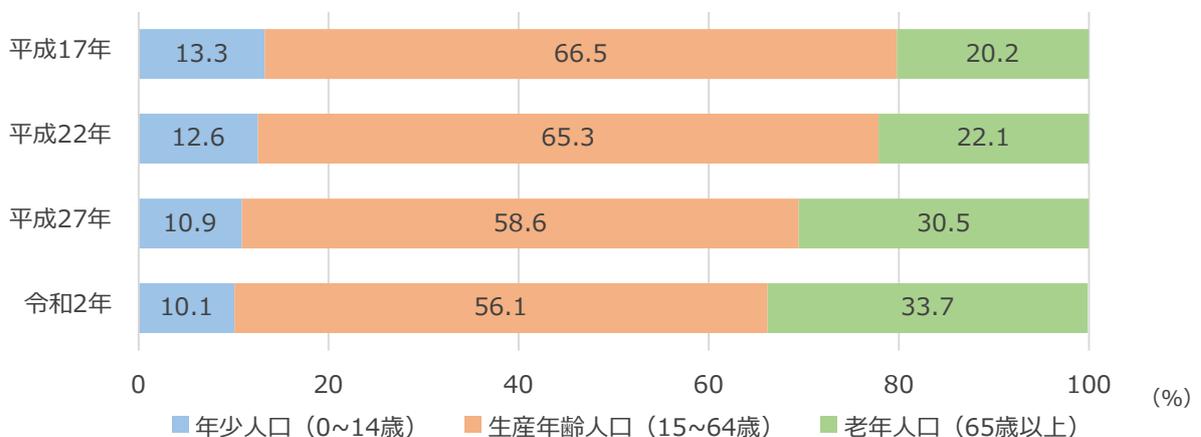


図 年齢3区分別人口比の推移

出典：「国勢調査」(総務省)

(2) 産業

① 産業別就業者

本市では人口減少に伴い、就業人口も減少傾向にあります。本市の産業別就業人口は、第3次産業、第2次産業、第1次産業の順に多くなっています。



図 産業別就業人口及び構成割合

出典：「国勢調査」(総務省)

② 農業

茂原市の農業は、温暖な気候を活かし、米作を中心に、特産品の秋冬ネギや、トマト、イチゴなどの施設園芸が盛んです。また、地元の消費者に安全安心で新鮮な農産物を提供する地産地消の拠点として、農業者経営による農産物直売所「旬の里ねぎぼうず」が整備されています。

しかし、本市の販売農家数は減少傾向にあり、平成12年の1,902戸に比べ、令和2年時点では928戸とおよそ半数まで減少しています。これに伴い、経営耕地面積もおよそ3割減少しています。



収穫を迎える稲田



ねぎ畑



いちごの高設栽培



農産物直売所「旬の里ねぎぼうず」

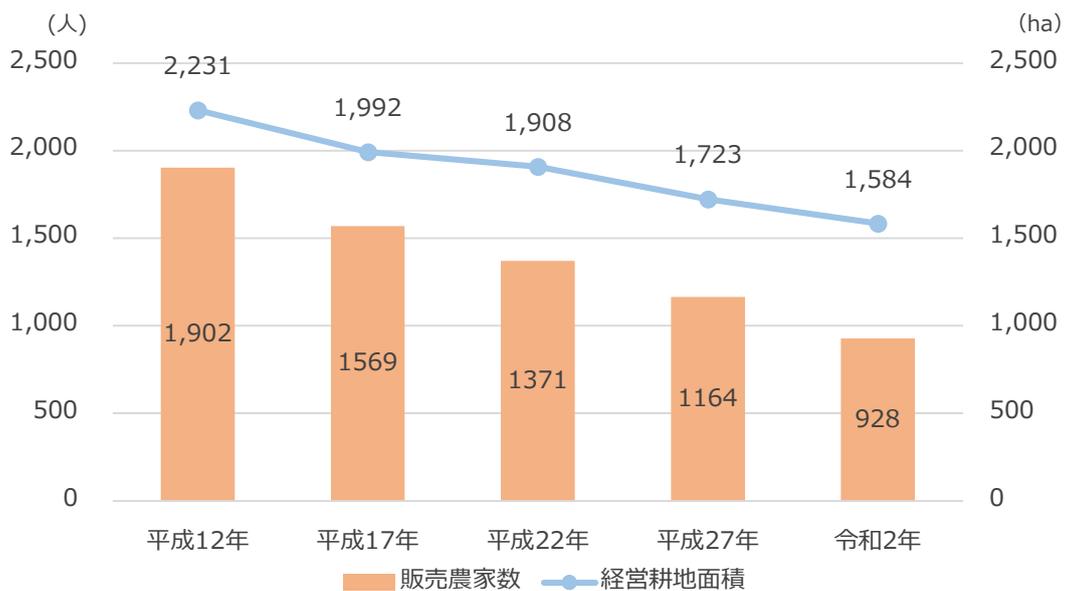


図 販売農家数及び経営耕地面積の推移

出典：農林業センサス都道府県別統計書

③ 工業

茂原市の工業は、天然ガスが豊富な地域特性から、古くから企業の進出が進み、現在はジェネリック医薬品工場が立地するなど、先端技術産業が盛んです。他方、世界経済の影響等により、近年、市内工場の閉鎖も起きており、今後は世界経済の影響を受けにくい、内需型企業の誘致も課題となります。

本市の製造業事業所数は、令和元年まで増減を繰り返しながらおよそ 80 前後で推移していましたが、令和 3 年では産業団地整備等により増加傾向にあります。また、製造業従業者数は、平成 24 年までは減少傾向にあったものの、近年ではおよそ 5,500 人前後で推移しています。

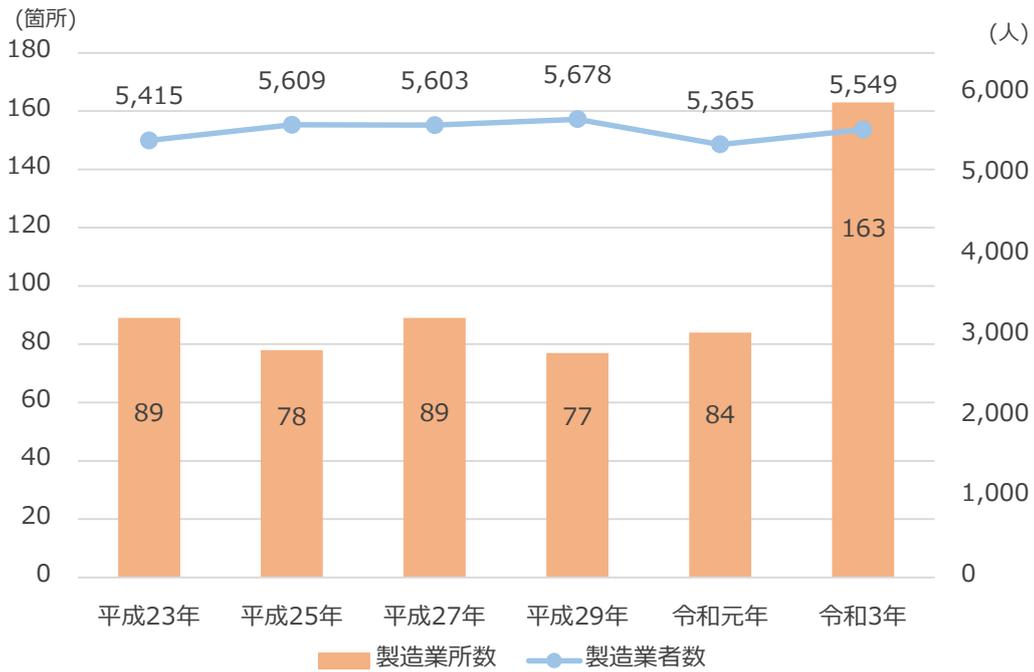


図 製造業事業所数及び従業者数の推移

出典：工場統計調査

④ 商業

茂原市の商業は、周辺市町村とともに構成する「茂原商圏」の中心都市として、商業の集積が見られますが、郊外型店舗の進出に伴って、衰退傾向にある中心市街地の活性化が課題となっています。

本市の小売業・卸売業の事業所数は、平成24年に大幅に減少しているものの、近年では大きな増減なく推移しており、従業者数は増加傾向にあります。



図 小売業の事業所数及び従業者数の推移

出典：商業統計調査、経済センサス活動調査

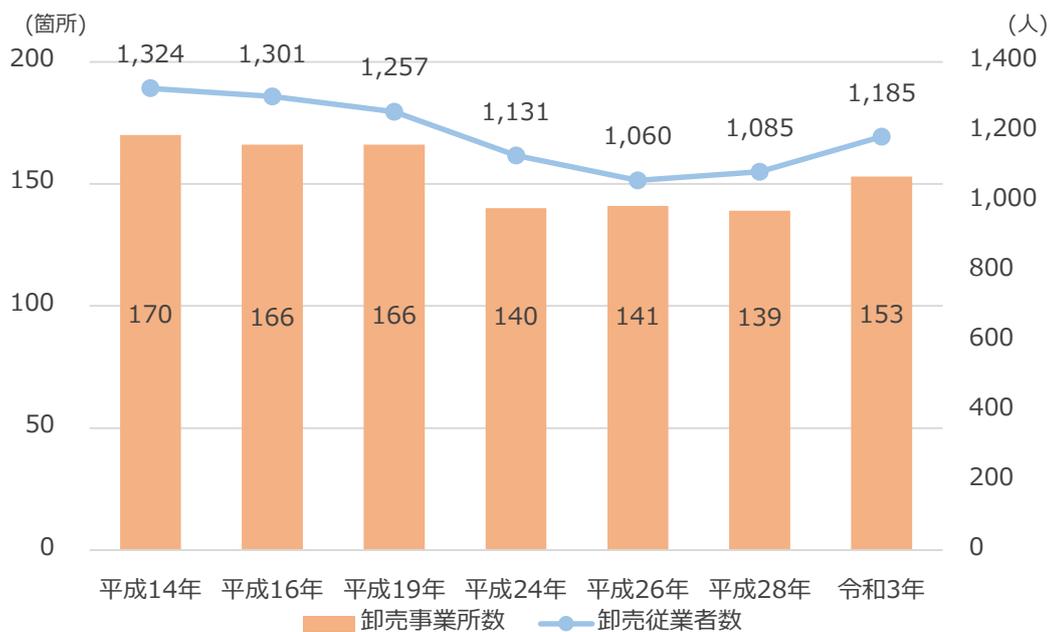


図 卸売業の事業所数及び従業者数の推移

出典：商業統計調査、経済センサス活動調査

(3) 観光

茂原市は太平洋に近く、温暖で豊かな自然に囲まれていることが魅力の一つです。また、「さくら名所 100 選の地」にも選ばれた茂原公園の「桜まつり」や「七夕まつり」をはじめとして、観光スポットやレジャー施設、史跡等が多く点在しています。

しかし、千葉県内地域別の観光入込客数（延べ人数）の状況では茂原市を含む長生地域は下位に位置しています。



茂原公園



七夕まつり

表 地域別の観光入込客数（延べ人数）の状況

区分	令和 5 年 (人)	令和 4 年 (人)	令和元年 (人)	対前年比 (%)	対令和元年比 (%)	令和 5 年 地域別構成比 (%)
千葉	26,158	23,319	31,531	12.2	▲17.0	15.9
東葛飾	56,413	42,380	65,836	33.1	▲14.3	34.3
印旛	23,872	19,315	26,629	23.6	▲10.4	14.5
香取	8,954	8,437	8,997	6.1	▲0.5	5.4
海匝	5,004	4,527	5,600	10.5	▲10.7	3.0
山武	4,973	4,456	5,042	11.6	▲1.4	3.0
長生	4,102	2,985	4,232	37.4	▲3.1	2.5
夷隅	2,719	1,956	2,466	39.0	10.3	1.7
安房	10,290	9,450	10,181	8.9	1.1	6.3
君津	21,934	20,909	25,383	4.9	▲13.6	13.3
合計	164,419	137,734	185,898	19.4	▲11.6	100.0

出典：令和 5 年 千葉県観光入込調査報告書

(4) 交通

① 道路網の状況

本市の道路網は、国道128号と茂原大多喜線が南北方向に、国道409号、五井本納線、茂原白子線、千葉茂原線、茂原長生線及び市原茂原線が東西方向に構成され、さらに県道293号（茂原環状線）が環状方向に構成されています。

都市計画道路の計画延長は31路線61.2km、整備延長は32.7kmで、整備率は53.3%（令和6年3月時点）となっています。

また、平成25年4月に東金市～木更津市間の「首都圏中央連絡自動車道（圏央道）」が開通し、東京湾アクアライン、東関東自動車道館山線等と接続されました。令和2年には茂原長南ICと茂原北IC間に「茂原長柄スマートインターチェンジ」が開通し、京浜地域や京葉地域等の時間的距離が格段に短縮されました。



図 道路網の状況

出典：令和5年 茂原市都市計画マスタープラン

② 公共交通の状況

本市の鉄道は、市のほぼ中央を南北に JR 外房線が縦貫し、市内には本納駅、新茂原駅、茂原駅の計 3 駅があります。加えて、市民の利用が見られる駅として、同じく JR 外房線の大網駅、永田駅、八積駅があります。これらの鉄道駅の 1 日平均乗車人員をみると、茂原駅が最も多く、次いで大網駅となっていますが、各鉄道駅の利用者は減少傾向にあります。

また、鉄道駅を中心に、市内の居住地や各施設、隣接都市を結ぶバス路線が整備されています。公共交通利用圏域内に居住する人口の割合は 93.6% となっています。

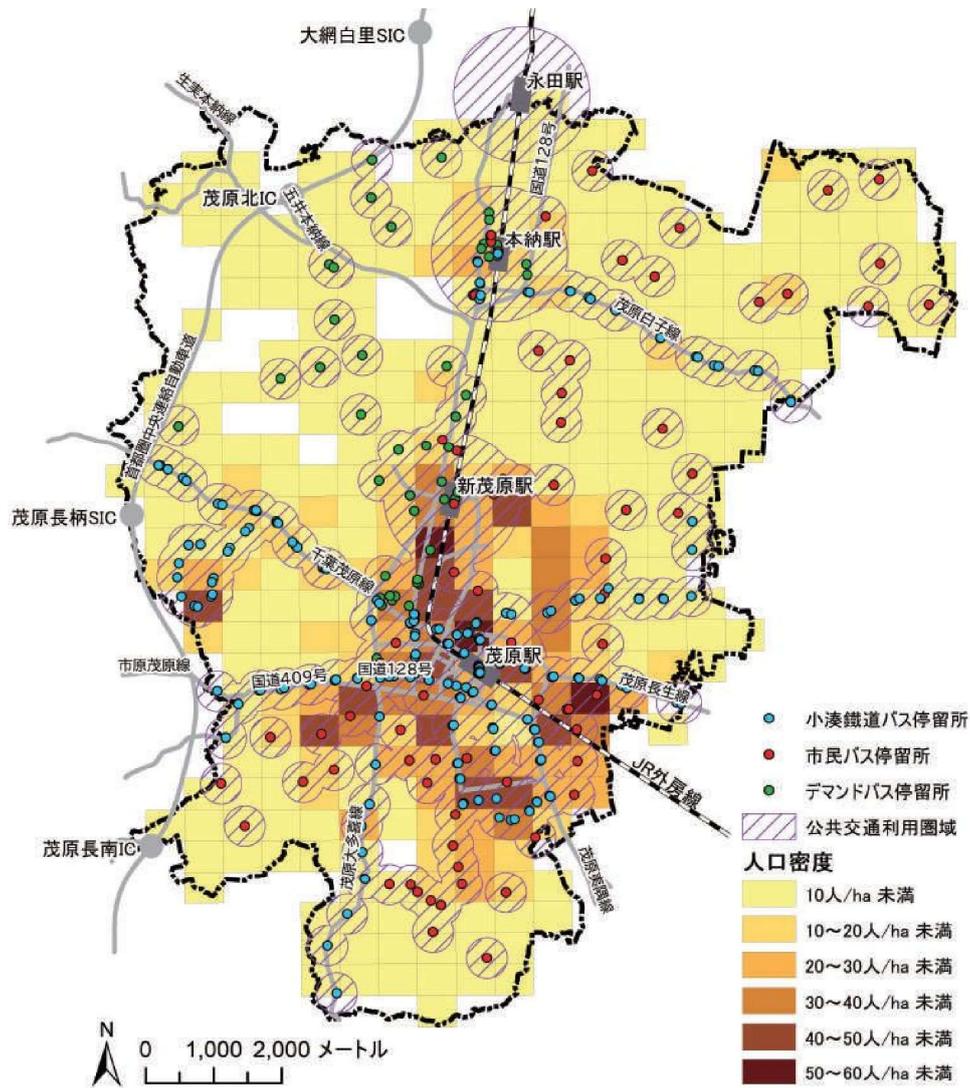


図 公共交通の状況

出典：令和 5 年 茂原市都市計画マスタープラン

6. 茂原市の課題

茂原市の上位関連計画と現状から課題を下表のとおり整理します。

表 茂原市の特徴と課題

大分類	小分類	課題
上位関連計画	茂原市総合計画 後期基本計画	<ul style="list-style-type: none"> 地域の強みを生かした産業の振興 新たな観光資源の開発と魅力の発信 情報通信技術や民間活力の活用等による持続可能な市政運営
	茂原市都市計画 マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが茂原市に住みたい、住み続けたいと感じる安全・安心で快適な都市づくり 沿道型商業地やインターチェンジ・スマートインターチェンジ周辺の産業用地等の都市機能の充実 歴史・文化・風土を保全・活用した魅力ある都市づくり
	茂原市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 子どもから高齢者まで誰もが安心して生活できる環境づくり 移住・定住の促進や交流・関係人口の創出 茂原市の地域資源を活かした新産業の創出

大分類	小分類	特徴	課題
茂原市の現状	人口	<ul style="list-style-type: none"> 総人口が平成 12 年より減少に転じている 高齢化率は令和 2 年時点で 33.2%に達し、年々増加 	<ul style="list-style-type: none"> 若い世代が茂原市に住みたいと思える環境づくり
	産業	<ul style="list-style-type: none"> 米や秋冬ネギのほか、トマト、イチゴ等の施設園芸が盛ん 農家数が減少傾向 天然ガスを活用した工業や先端技術産業が盛ん 商業の中心地は国道 128 号や県道 14 号沿いに位置している 	<ul style="list-style-type: none"> 農業の活性化や魅力発信 市内工業や中心市街地等の商業の魅力発信
	観光	<ul style="list-style-type: none"> 茂原市を含む長生地域における観光入込客数は、千葉県において下位となっている 	<ul style="list-style-type: none"> 観光を目的として、茂原市に訪問してもらうための魅力的な観光拠点づくり 七夕まつりなどの既存観光資源の情報発信
	交通	<ul style="list-style-type: none"> 国道 128 号、県道 14 号、圏央道等が市内を走り、優れた交通利便性を有する 	<ul style="list-style-type: none"> 広域集客のポテンシャルを活かした観光拠点づくり

7. 道の駅整備コンセプトの設定

(1) 道の駅の方向性

各種調査結果より導かれる道の駅の方向性を下図のように設定します。

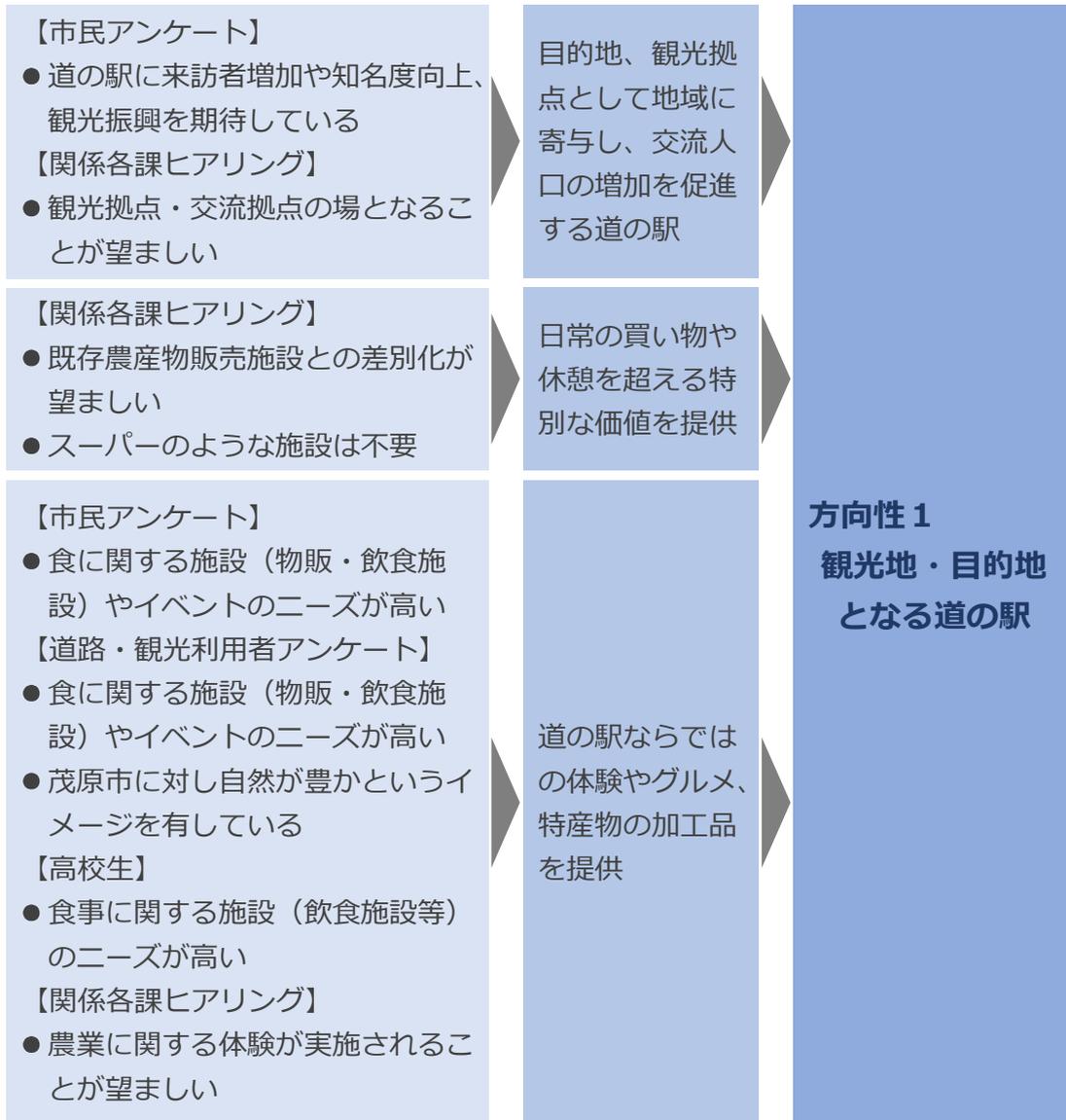


図 各種調査結果より導かれる道の駅の方向性 1

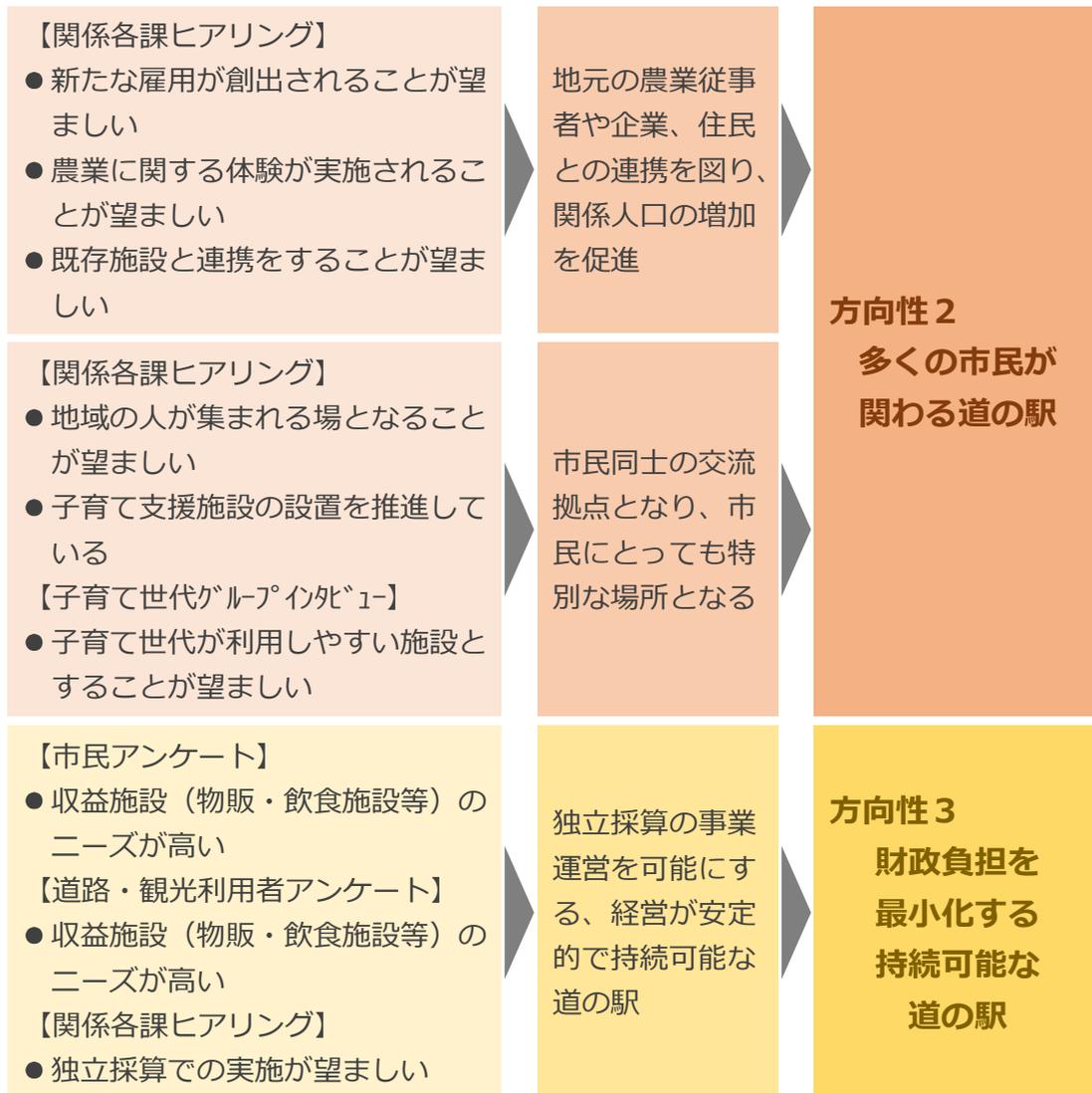


図 各種調査結果より導かれる道の駅の方向性2・3

(2) 道の駅のターゲット

各種調査結果及び道の駅の方向性より導かれる道の駅のターゲットを下図のように設定します。

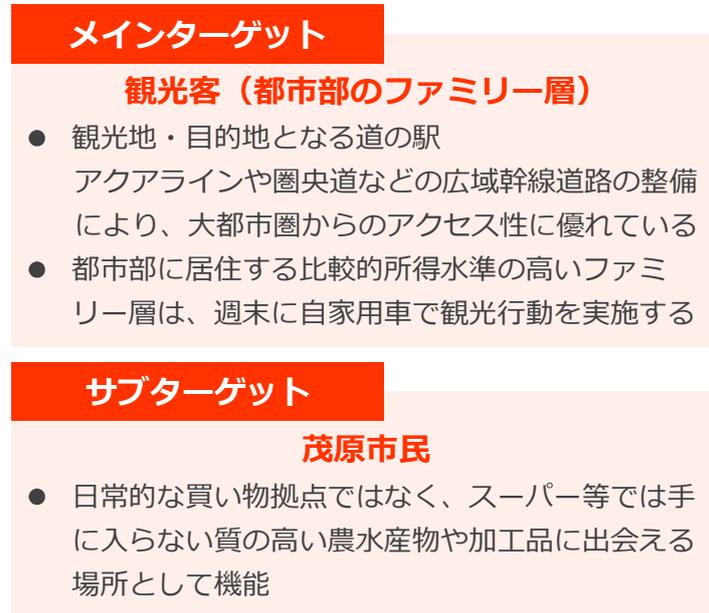


図 道の駅のターゲット

(3) 道の駅のコセプト

道の駅の方向性及び道の駅のターゲットより導かれる道の駅のコセプトを下図のように設定します。

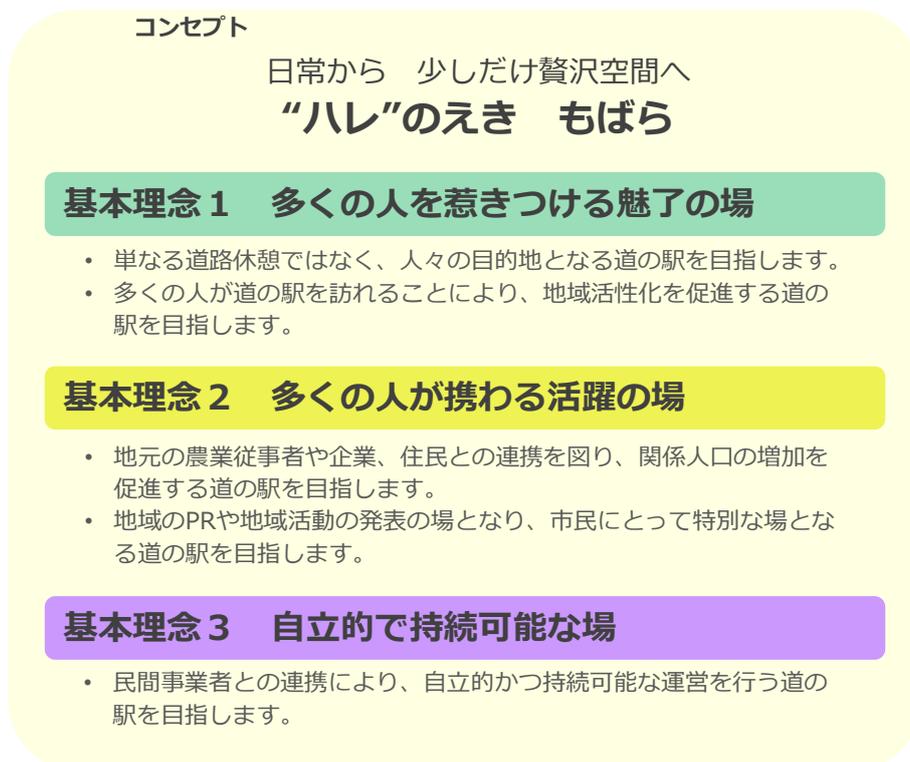


図 道の駅のコセプト

8. 道の駅の導入機能の検討

各種調査結果やコンセプト・基本方針をもとに、導入機能を下図のように設定します。

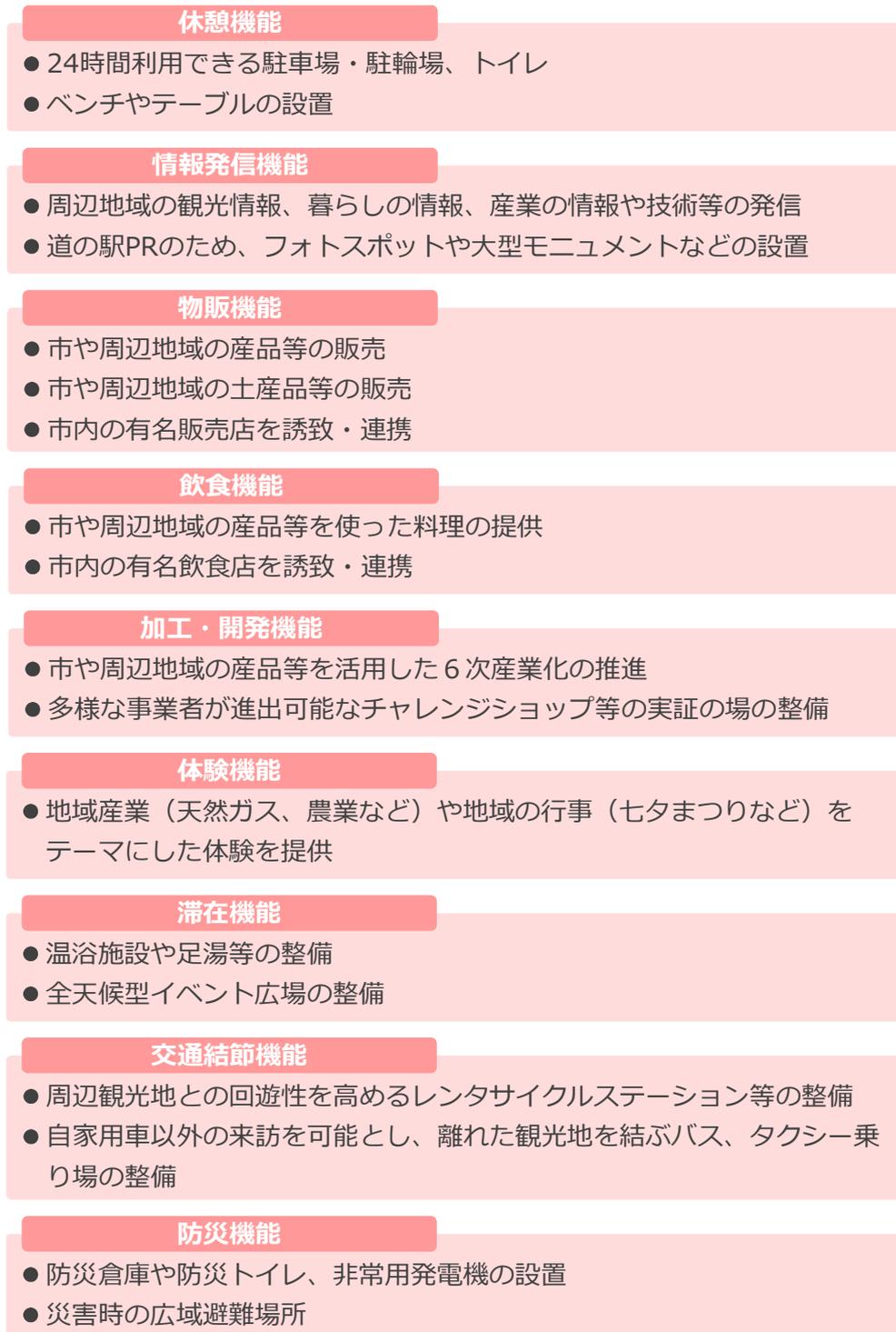


図 道の駅の導入機能

9. 道の駅の導入施設の検討

導入機能をもとに、導入施設を下表のように設定します。

表 導入施設一覧

導入機能	導入施設	施設の概要
休憩機能・ 情報発信機能	駐車場	● 十分な広さを有した駐車場・駐輪場
	トイレ	● 24 時間利用可能なトイレ ● 全ての利用者が快適に使えるトイレ (バリアフリー、オストメイト対応トイレの設置など)
	休憩・ 情報発信施設	● ベンチやテーブルの設置 ● 市全体への周遊を促す事業者、観光、産業等の情報発信
物販機能	地域産品 販売施設	● 市や周辺地域の産品や加工品・土産品を販売 ● 道の駅で開発された商品の販売
飲食機能	レストラン・ カフェ	● 市や周辺地域の食材を使った料理の提供
加工・ 開発機能	加工施設	● 新たな地域ブランド創出のための加工施設
	チャレンジショップ ブース	● 市や周辺地域の事業者や創業希望者が短期間で 出店・試験販売を行うための小規模出店スペース
体験機能	多目的スペース	● 季節や時期に合わせた多様な体験を実施するためのスペース ● 地域住民の活動の拠点
滞在機能	足湯	● 天然ガスを活用し、来訪者が気軽にリフレッシュ できる施設
	イベント広場	● イベント開催しやすい空間 (キッチンカー、展示、露店、フリーマーケット など) ● 災害時は避難場所等に活用
交通結節 機能	バス乗り場	● 利便性を高めると同時に市内への回遊性を高めるバス乗り場の設置
	レンタサイクル ステーション	● 市内への回遊性を高めるレンタサイクルの導入
防災機能	防災倉庫・ 防災トイレ	● 一時避難場所としての活用を想定した備蓄倉庫 や防災トイレの設置

10. 道の駅の立地計画の検討

道の駅の整備コンセプトの設定で定めたメインターゲットに基づき、本道の駅の設置場所は、広域からの集客を実現するため圏央道インターチェンジ周辺に整備することを想定します。

立地計画にあたって、広域的な候補地の選定として茂原市内の圏央道インターチェンジ3箇所より1箇所を比較検討した上で選定した後、選定したインターチェンジ周辺より、具体的な敷地を比較検討した上で選定することとします。

(1) 候補エリア（広域的な候補地）の概要

候補エリアとして下表のとおり、茂原北インターチェンジ、茂原長柄スマートインターチェンジ、茂原長南インターチェンジの3インターチェンジを抽出します。

表 3 候補エリアの概要

名称	①茂原北 IC	②茂原長柄 SIC	③茂原長南 IC
タイプ	一般インターチェンジ	スマート インターチェンジ	一般インターチェンジ
所在地	茂原市柴名地先	茂原市国府関地先	茂原市石神地先、 長南町千手堂地先

(2) 候補エリアの比較検討

3候補エリアの比較検討は次頁以降のとおりです。

比較検討の結果、茂原北インターチェンジを選定し、周辺地域より候補地を選定することとします。

表 候補エリア比較表①

名称		①茂原北 IC	②茂原長柄 SIC	③茂原長南 IC
①	ICの 接続 道路	県道 21 号五井本納線 (新治バイパス)	市道 3 級 4221 号線・市道 2 級 21 号線	国道 409 号茂原一宮道路 (長生グリーンライン)
	直接 接続	緊急輸送道路 (1 次) 重要物流道路 (代替・補完路)	- -	緊急輸送道路 (1 次) 茂原市内では重要物流道路 (代替・補完路) の指定なし
①評価 (接続道路の重要性)		◎ (2 点)	△ (0 点)	○ (1 点)
②	接続道路※1	11,292 台 ・県道 21 号五井本納線 (茂原北 IC 周辺) ・24 時間自動車類交通量 (上下計および小型・大型計) ・令和 3 年度の推定量	16,627 台 ・県道 14 号千葉茂原線 (茂原長柄 SIC 周辺) ・24 時間自動車類交通量 (上下計および小型・大型計) ・令和 3 年度の推定量	3,488 台 ・国道 409 号 (茂原長南 IC 周辺) ・24 時間自動車類交通量 (上下計および小型・大型計) ・令和 3 年度の推定量
	交通量	3,489 台 ・入口・出口計、令和 7 年の日平均	1,762 台 ・入口・出口計、令和 7 年の日平均	4,917 台 ・入口・出口計、令和 7 年の日平均
②評価 (交通量の多さ)		接続道路：○ (1 点)、IC：○ (1 点)	接続道路：◎ (2 点)、IC：△ (0 点)	接続道路：△ (0 点)、IC：◎ (2 点)
③	上位・ 関連 計画	「茂原北 IC にアクセスする県道茂原白子バイパスは、九十九里浜を活用した観光開発の支援、県都一時間構想の一翼を担うものであり、建設を促進する」と記載	-	「圏央道と一体的に機能する長生グリーンラインは、国道 128 号・409 号のバイパス機能を有し、建設を促進する」と記載
	都市計画 マスタープラン	茂原北 IC 周辺に「土地利用検討ゾーン」有り	茂原長柄 SIC 周辺に「土地利用検討ゾーン」有り	茂原長南 IC 周辺に「土地利用検討ゾーン」有り
④	都市計画法	非線引都市計画区域・白地地域	非線引都市計画区域・白地地域	非線引都市計画区域・白地地域
	法規制 農振法※2	エリア内の田畑は農用地区域となっている。	エリア内の田畑は農用地区域となっている。	エリア内の田畑は農用地区域となっている。
③④評価 (地域への期待)		○ (1 点)	△ (0 点)	○ (1 点)

※1 令和 3 年秋 (10 月～11 月) の調査である。新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の解除直後であり、多くの人が外出を自粛していた時期となっている。
令和 3 年以降、茂原北 IC 周辺の旧千葉外房有料道路の無料化、茂原長南 IC 周辺の長生グリーンラインの茂原市台地先までの延伸により交通量増加が見込まれる。
※2 農業振興地域の整備に関する法律

表 候補エリア比較表②

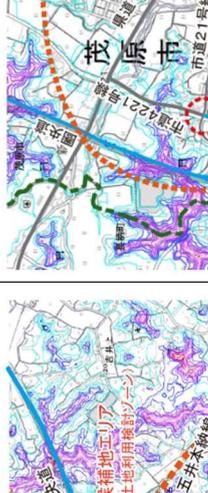
名称	①茂原北 IC	②茂原長柄 SIC	③茂原長南 IC
土地利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 候補エリアは主に山林、田畑、宅地で構成されている。 一部にエコパーク長生、本納ニュータウン、阿久川上流の支川もみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 候補エリアは主に山林、田畑、宅地で構成されている。 市営眞名住宅、二宮小学校跡地があり、それぞれ利活用検討が進められている。 エリア中央を豊田川が貫流している。 	<ul style="list-style-type: none"> 候補エリアは主に山林、田畑、宅地で構成されている。 ゴルフ場や発電所（太陽光）が隣接するがエリア内に大きな施設はみられない。
地形特性	<ul style="list-style-type: none"> IC 周辺は谷津地形となっており、起伏に富んだ地形となっている。 平地は主に田畑と宅地が占め、県道 21 号の「にいはいはる橋」周辺は、県道と田畑に高低差がみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> IC 周辺は谷津地形となっており、起伏に富んだ地形となっている。 平地は主に田畑と宅地が占め、3 候補のエリアの中で平地の割合が最も大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> IC 周辺は谷津地形となっており、起伏に富んだ地形となっている。 平地は典型的な谷津田であり、一部宅地となっている。
土地利用			
IC 周辺の平地の有無	確保可	確保可	IC 周辺が長南町に位置している。
⑤評価 (整備しやすさ)	○ (1点)	◎ (2点)	△ (0点)

表 候補エリア比較表③

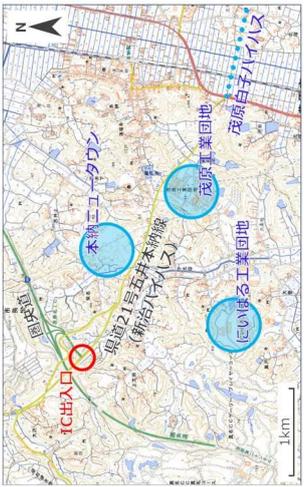
名称		① 茂原北 IC	② 茂原長柄 SIC	③ 茂原長南 IC
⑥ 周辺 事業	周辺事業 位置図			
	周辺開発事業	<ul style="list-style-type: none"> ・茂原工業団地 ・茂原にいはいはる工業団地 ・本納ニュータウン 	<ul style="list-style-type: none"> ・緑ヶ丘住宅地（緑ヶ丘リゾーン） ・市立二宮小学校跡地 →野菜室内水耕栽培（活用中） ・市営真名住宅の利活用（検討中） 	<ul style="list-style-type: none"> ・旧ひめはるの里 →複合型ドッグリゾート （2026年開業予定）
	周辺道路事業	茂原白子バイパス	—	国道409号茂原一宮道路（長生グリーンライン） （一宮町までの延伸）
⑥評価 (周辺開発との連動性)		◎（2点）	○（1点）	○（1点）

表 候補エリア比較表⑤

名称		①茂原北 IC	②茂原長柄 SIC	③茂原長南 IC
⑦	土砂災害	谷津の斜面において部分的に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域がみられる。	谷津の斜面において部分的に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域がみられる。	谷津の斜面において部分的に土砂災害警戒区域がみられる。
	災害	阿久川上流支川沿いに浸水実績がみられる。IC 出入口付近では、一部、内水が想定されているが、内水・洪水の浸水実績は旧新治小学校がエリア内の指定避難所となっていない。	豊田川上流支川沿いに浸水実績がみられる。IC 出入口付近では、内水・洪水の浸水実績がある。	IC およびその周辺において、洪水の浸水が想定されていないが、茂原市街地に接続する国道 409 号沿道にて浸水が想定されている。
	避難所	旧新治小学校がエリア内の指定避難所となっている。	二宮福祉センターがエリア内の指定避難所となっている。(旧二宮小学校は廃止)	エリア内に指定避難所はみられない。
⑦評価 (災害拠点としての成立性)		○ (1点)	△ (0点)	◎ (2点)

表 候補エリア比較表⑥

名称		①茂原北 IC	②茂原長柄 SIC	③茂原長南 IC
ICから 主要地 点への 経路	ICから 中心市街地 へのルート	<p>ルート：県道21号五井本納線 →国道128号→中心市街地</p> <p>沿道施設：国道128号の飲食店・大型小売店、旬の里ねぎぼうず、茂原いちご園、本納いちご直売所、ムーンレイクゴルフクラブ</p> <p>特徴：市のにぎわいの沿道型拠点である国道128号の通行時に飲食店や大型小売店等の沿道施設の利用が期待できる。</p>	<p>ルート：市道3級4221号線 →県道14号千葉茂原線 →中心市街地</p> <p>沿道施設：真名カントリークラブ、ムーンレイクゴルフクラブ、茂原公園、茂原牡丹園、長生の森公園</p> <p>特徴：最も中心市街地に近く、市街地とのアクセス性は評価できるが、滞在は市街地に限定される可能性がある。</p>	<p>ルート：国道409号 →国道409号（房総横断道路） →中心市街地</p> <p>沿道施設：茂原公園</p> <p>特徴：市街地まで目立った施設はみられず、滞在は市街地に限定される可能性がある。</p>
	ICから 一宮・ 東浪見・ 釣ヶ崎海岸 へのルート	<p>ルート：県道21号五井本納線 →国道128号 →県道31号茂原白子線 →白子町を経由し一宮・東浪見・釣ヶ崎海岸</p> <p>沿道施設：旬の里ねぎぼうず、茂原いちご園、本納いちご直売所、浦部農園</p> <p>特徴：ICと海岸の往來を想定した場合、国道128号、県道31号の通行時に沿道施設の利用が期待できる。</p>	<p>ルート：市道3級4221号線 →県道14号千葉茂原線 →県道84号茂原長生線 →長生村を経由し一宮・東浪見・釣ヶ崎海岸</p> <p>沿道施設：県道84号の飲食店・大型小売店</p> <p>特徴：ICと海岸の往來を想定した場合、県道84号の通行時に飲食店や大型小売店等の沿道施設の利用が期待できる。</p>	<p>ルート：国道409号 →県道27号茂原大多喜線 →県道293号茂原環状線 →長生村を経由し一宮・東浪見・釣ヶ崎海岸</p> <p>沿道施設：あじさい屋敷、旧ひめはるの里（複合型ドッグリゾート（2026年開業予定））</p> <p>特徴：ICと海岸の往來を想定した場合、市内において来訪者が利用しやすい施設は多くない。</p>
⑧評価 (沿道施設の利用しやすさ)		◎ (2点)	○ (1点)	△ (0点)
総合評価		11点	6点	7点

11. 道の駅の導入施設規模の検討

施設規模は道路交通量、類似事例や活用イメージより算定・検討します。それらの結果に対し、施設規模に係る要因の検証・協議を行ったうえで、施設規模を決定します。

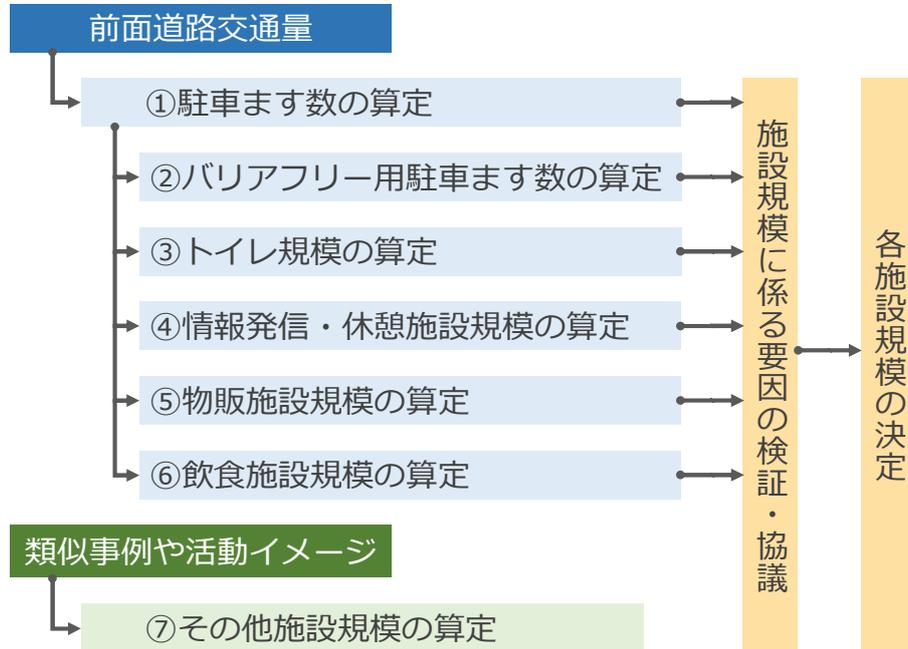


図 施設規模の決定フロー

① 駐車場

■ 駐車場整備の考え方

道の駅の整備は、道路管理者と市町村等との相互協力によって進められるものであるため、その手法は、導入施設の整備を道路管理者、市町村等のどちらが行うのかによって、「一体型」と「単独型」の二つに分類されます。具体的には、「一体型」の整備は、各道路管理者が駐車場、トイレ、休憩施設、情報提供施設を整備し、関係自治体が地域振興施設を整備するものです。「単独型」の整備は、すべての施設を関係自治体が単独で整備するものです。

なお、駐車まず数の算出方法については、一般的に「道路設計要領 設計編（H26.3 国土交通省中部地方整備局）」の計算式を用いて算出されます。しかし、近年道の駅の駐車場容量が不足する傾向にあるため、上記計算式を用いた算定方法に加え、千葉県内の道の駅の事例を参考に駐車まず数を算定し、小型車、大型車それぞれの最大値を採用することとします。

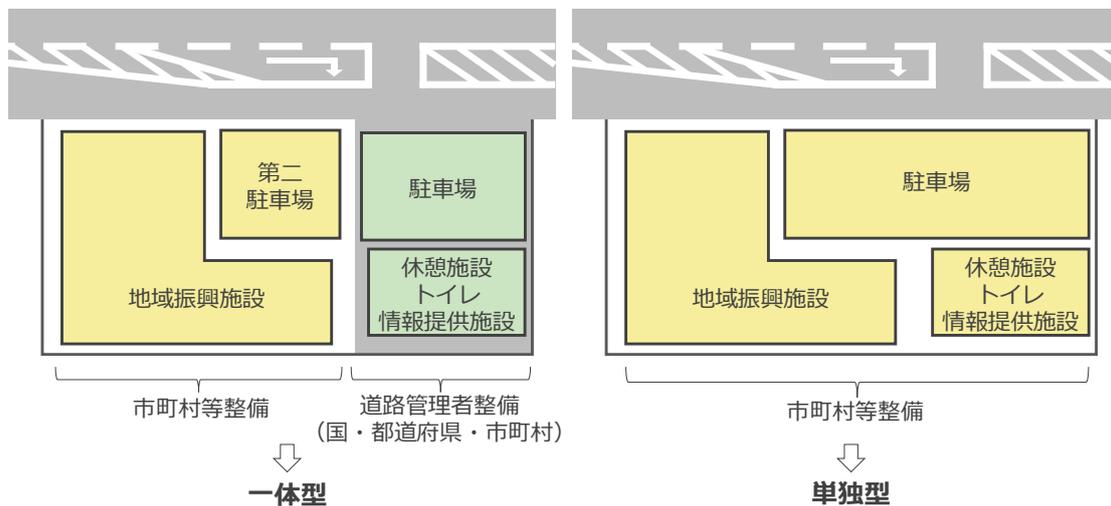


図 整備主体と整備内容

出典：国土交通省

■ 「道路設計要領 設計編 (H26.3 国土交通省中部地方整備局)」を用いた算出方法

「道路設計要領 設計編 (H26.3 国土交通省中部地方整備局)」を用い、茂原北インターチェンジ周辺の交通量から以下式を用いて駐車ます数を算出します。

算出の結果、**小型車 45 台、大型車 8 台**と算定しました。

算定式：駐車ます数 = 対象区間延長 × 計画交通量 × 立寄率 × ラッシュ率 × 占有率

$$\text{小型車} : 25 \times 10,105 \times 0.007 \times 0.100 \times 0.25 = 44.6 \div 45$$

$$\text{大型車} : 25 \times 1,087 \times 0.008 \times 0.100 \times 0.33 = 7.2 \div 8$$

対象区間延長：その施設が分担する区間延長 概ね「道の駅」では 10km~20km (最大 25km) 本検討では最大値の 25km とする
計画交通量：対象区間の計画交通量 (台/日) 10 年後の平均日交通量 ただし大幅な伸びが考えられない箇所は現況交通量
立寄率：km 当たりの立寄台数 (台/日/km) / 計画日交通量 (台/日)
ラッシュ率：ラッシュ時立寄台数 (台/時) / 立寄台数 (台/日)
駐車場占有率：平均駐車時間 (分) / 60 分

表 算定に用いた諸数値

車種	立寄率	ラッシュ率	占有率
小型車	0.007	0.100	0.25
大型車	0.008	0.100	0.33

出典：道路設計要領 設計編 (H26.3 国土交通省中部地方整備局)

表 交通量

車種	小型車	大型車	合計
現状交通量	10,105	1,087	11,292

出典：令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査

■ 千葉県内の道の駅の事例を用いた算出方法

千葉県内の道の駅の事例を参考に検討を行います。

千葉県内の道の駅の駐車ます数、前面交通量、それらから求められる1駐車台数あたりの前面交通量は下表のとおりです。

表 千葉県内道の駅の1駐車台数あたりの前面交通量

道の駅の名義	駐車ます数 ^{※1}		前面道路交通量 ^{※2}		1駐車台数あたりの前面交通量	
	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車
とみうら	80	10	5,907	536	73.8	53.6
三芳村	76	8	4,101	282	54.0	35.25
やちよ	98	10	25,937	11,110	264.7	1111
きよなん	71	5	5,907	536	83.2	107.2
鴨川オーシャンパーク	87	5	10,090	951	116.0	190.2
ローズマリー公園	183	10	3,045	190	16.6	19
ふれあいパーク・きみつ	69	18	4,230	575	61.3	31.9
しょうなん	367	31	12,199	1,894	33.2	61.1
たけゆらの里おおたき	77	4	6,396	670	83.1	167.5
多古	171	15	8,628	1,855	50.5	123.7
あずの里いちはら ^{※3}	57	9	—	—	—	—
くりもと	86	13	8,341	1,951	97.0	150.1
ちくら・潮風王国 ^{※3}	177	13	—	—	—	—
富楽里とみやま	323	25	2,459	249	7.6	9.96
おおつの里	20	6	4,048	231	202.4	38.5
オライはすぬま	73	4	8,870	1,712	121.5	428
ながら	66	9	14,822	1,805	224.6	200.6
むつざわ スマートウェルネスタウン	153	18	3,981	270	26.0	15
白浜野島崎	20	2	1,347	57	67.4	28.5
水の郷さわら	146	22	17,182	2,387	117.7	108.5
風和里しばやま	74	3	9,988	2,523	135.0	841
和田浦 WA・O!	75	4	10,090	951	134.5	237.8
発酵の里こうざき	50	23	7,088	1,610	141.8	70
季楽里あさひ ^{※3}	148	10	—	—	—	—
保田小学校	107	5	1,552	141	14.5	28.2
みのりの郷東金	174	6	23,088	4,313	132.7	718.8
木更津うまくたの里	87	10	8,625	1,866	99.1	186.6
いちかわ	69	48	24,336	9,979	352.7	207.9
グリーンファーム館山	119	9	16,431	1,726	138.1	191.8
平均					109.6	206.2

※1：関東道の駅連絡会 HP より

※2：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査より

※3：前面道路が市町村道であるため、交通量センサスに交通量の記載無し

茂原北インターチェンジ周辺の交通量は、小型車が 10,105 台、大型車が 1,087 台です。よって、千葉県内の道の駅事例より導かれる以下式より、整備することが望ましい**合計駐車台数を小型車 93 台、大型車 6 台**と算定しました。

$$\begin{aligned} \text{小型車} &: 10,105 / 109.6 = 92.2 \approx \mathbf{93} \\ \text{大型車} &: 1,087 / 206.2 = 5.2 \approx \mathbf{6} \end{aligned}$$

以上より、本道の駅における駐車台数を**小型車 93 台、大型車 8 台、合計 101 台**とします。

■ バリアフリー用駐車台数

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン (R6.1 国土交通省道路局)」を用い、駐車台数 (101 台) から、障害者用駐車台数を算出します。算出の結果、**バリアフリー用駐車台数を 3 台**と算定しました。

表 算定に用いた諸数値

駐車台数の区分	障害者用駐車台数
駐車台数 ≤ 200	駐車台数 × 1/50 以上
駐車台数 > 200	駐車台数 × 1/100 + 2 以上

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン (R6.1 国土交通省道路局)

■ 二輪車用駐車台数

「設計要領 第四集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、茂原北インターチェンジ周辺の交通量の標準的な二輪車用駐車台数面積は 16.5 m²です。千葉県内の道の駅の事例より面積が不足することが想定されるため、上記面積の約 3 倍程度の規模を設定します。

よって、**二輪車用駐車台数面積を 49.5 m²**とします。

表 二輪車用駐車台数の規模

区分	計画交通量	駐車台数	面積 (m ²)
SA	30,000 台以上	8	3.3m × 10.0m = 33.0
	30,000 台未満	4	3.3m × 5.0m = 16.5
PA	全箇所	4	3.3m × 5.0m = 16.5

出典：設計要領 第四集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)

② トイレ

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車ます数 (101 台) の標準的なトイレ面積は 280 m²です。よって、**トイレの面積を 280 m²とします。**

表 駐車ます数に対する標準的なトイレ面積 (サービスエリア)

駐車ます数 (台)	標準的な面積 (m ²)	
	一般部・都市部	観光部
300 以上	580	500
250	490	430
200	390	350
150	310	280
100	230	200
50	140	130

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)

③ 休憩・情報発信施設

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車ます数 (101 台) の標準的な休憩施設面積は 170 m²です。よって、**休憩・情報発信施設の面積を 170 m²とします。**

表 駐車ます数に対する標準的な休憩所面積 (サービスエリア)

駐車ます数 (台)	標準的な面積 (m ²)
300 以上	250
250	210
200	210
150	170
100 以下	140

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)

④ 地域産品販売施設

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車ます数(101台)の標準的なハイウェイショップ関連施設面積は170㎡です。多彩な展開が図れるよう、農産物・土産品・加工品の3種の一体的な販売を考慮し、かつ官民連携による事業実施を想定しているため、上記面積の約3倍程度の規模を設定します。よって、**地域産品販売施設の面積を500㎡とします。**

表 駐車ます数に対する標準的なハイウェイショップ関連施設面積 (サービスエリア)

駐車ます数 (台)	標準的な面積 (㎡)
300 以上	255
250	230
200	200
150	170
100	160
50	160

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)

⑤ レストラン・カフェ

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車ます数(101台)の標準的なレストラン関連施設面積は403㎡です。官民連携による事業実施を想定しているため、上記面積の約1.5倍程度の規模を設定します。よって、**レストラン・カフェの面積を600㎡とします。**

表 駐車ます数に対する標準的なレストラン関連施設面積 (サービスエリア)

駐車ます数 (台)	標準的な面積 (㎡)	
	一般部・都市部	観光部
300 以上	831	803
250	693	669
200	556	534
150	416	403
100	279	269
50	141	135

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)

⑥ 加工施設

加工施設における活動イメージより、「道の駅 今井恵みの里（長野県松本市）」の農産物加工施設の面積は 150 m²、「道の駅 みのりの郷東金（千葉県東金市）」の農産物加工場の面積は 250 m²であり、同規模程度の面積を要すると想定されます。よって、**加工施設は 200 m²とします。**

参考：道の駅今井恵みの里 HP
参考：道の駅みのりの郷東金 HP



加工場の例（道の駅 今井恵みの里）



加工場の例（道の駅 みのりの郷東金）

⑦ チャレンジショップブース

チャレンジショップに必要な区画を約 10 m²と想定し、それを 2 区画整備することを想定します。よって、**チャレンジショップブースを 20 m²とします。**

⑧ 多目的スペース

多目的スペースにおける活動イメージより、イベント等により計 50 人程度の収容に加え調理室の設置を想定します。「道の駅 まえばし赤城（群馬県前橋市）」の会議室（全 4 室）は 138 m²で 70 人程度収容可能です。よって、**多目的スペースの面積を 150 m²とします。**

活動イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域産業を活かした体験や講座、料理教室の実施 ● 住民活動などと連携した活動の拠点
--------	--

参考：道の駅まえばし赤城 HP



会議室の例（道の駅 まえばし赤城）

⑨ イベント広場

「道の駅季楽里あさひ（千葉県旭市）」のイベント広場の面積は1,200㎡であり、同規模程度の面積を要すると想定されます。よって、**イベント広場は1,200㎡とします。**

参考：道の駅季楽里あさひ HP



イベント広場の例（道の駅 季楽里あさひ）

⑩ 公共交通・モビリティハブ

駐車場内に整備することとし、算定上は駐車場内に含むこととします。

⑪ 駐輪場・レンタサイクルステーション

外構に整備することとし、算定上は外構に含むこととします。

12. 道の駅の施設配置の検討

(1) ゾーニング

道の駅計画地として望ましいと考えられる茂原北 IC 周辺におけるゾーニングを以下に示します。

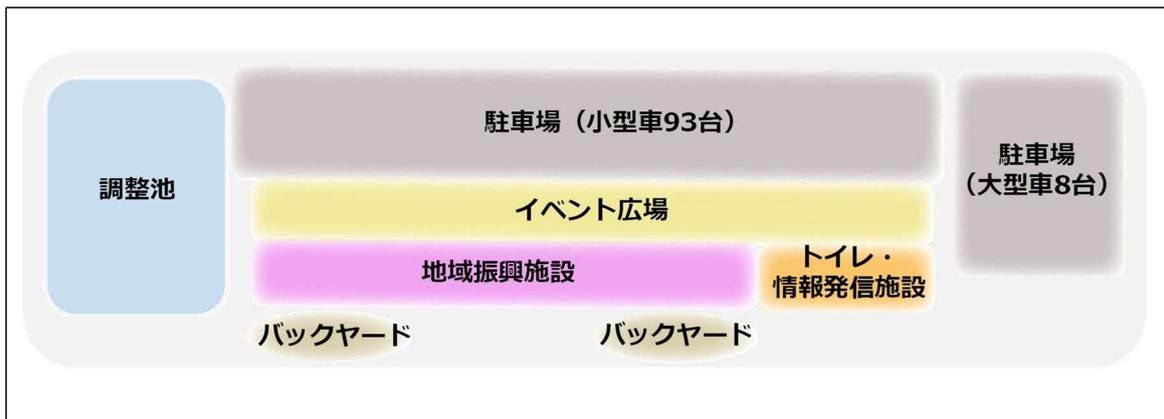
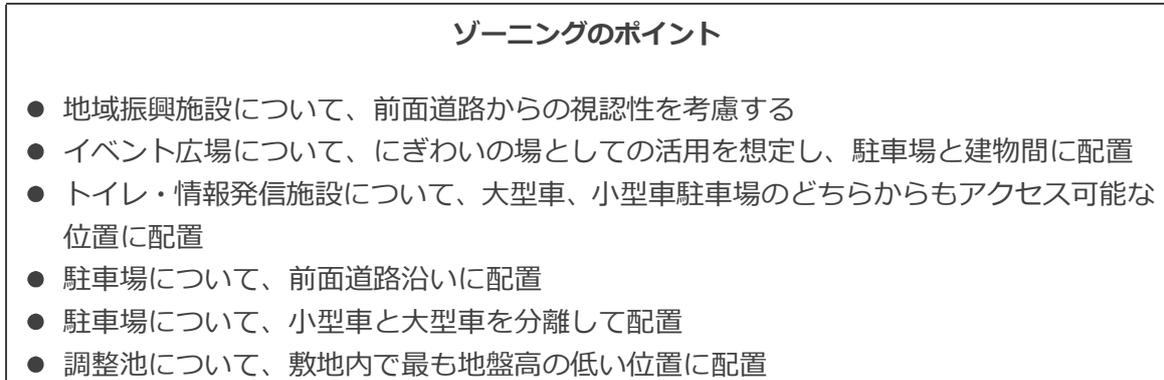


図 ゾーニング図

(2) 動線計画

動線計画を以下に示します。

- 動線計画のポイント**
- 車両動線と歩行者動線は可能な限り分離し、歩行者が車両動線を横断する場合、横断歩道を設け、安全性を向上する
 - バックヤードへのアクセスを考慮し、道の駅事業者のための車両動線を整備する
 - 歩行者動線について、駐車場のどの位置からも施設へのアクセスが可能となるようにし、十分に広い歩道を整備する

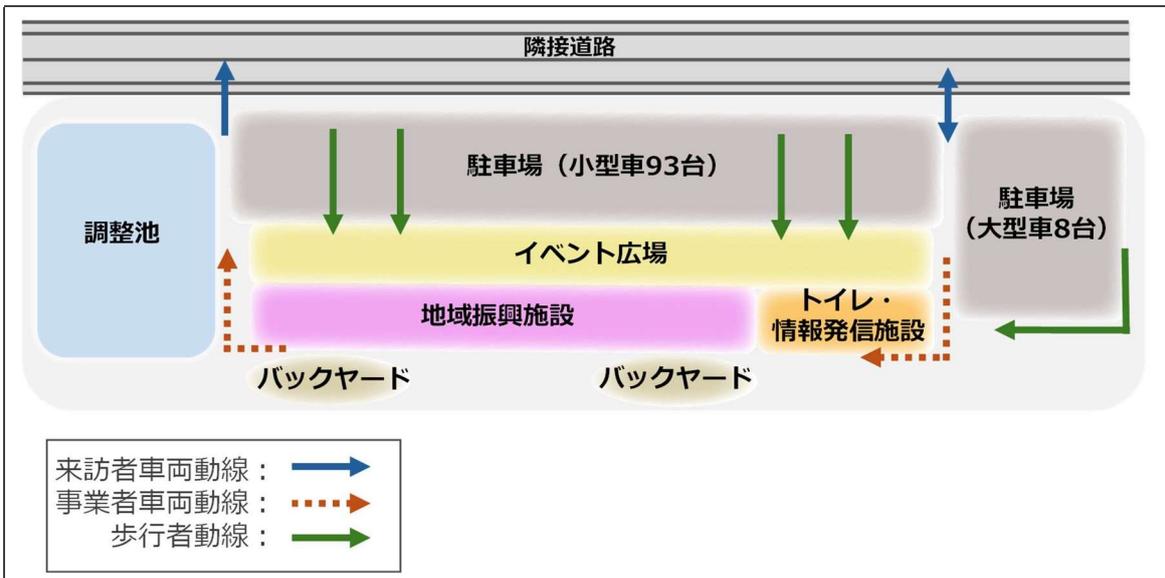
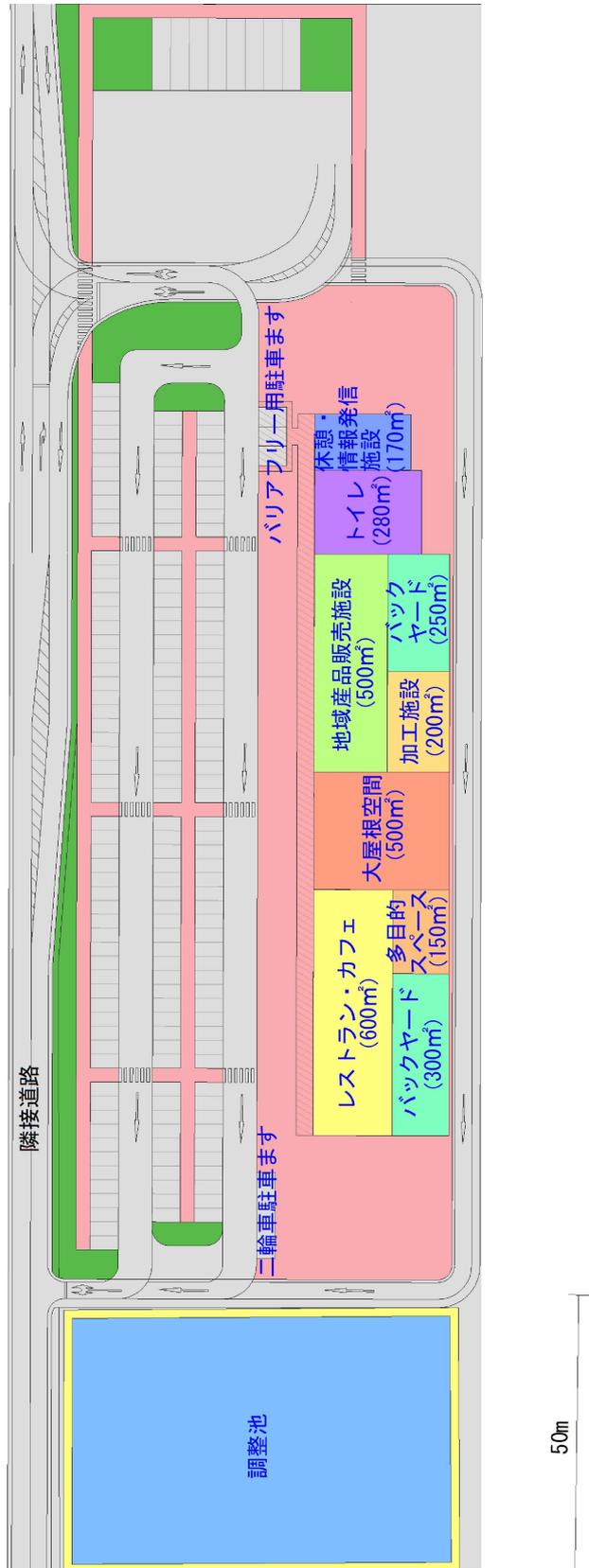


図 動線計画図

(3) 配置計画

導入施設及び施設規模、ゾーニング・動線計画より配置計画を以下のように設定します。



(4) 概算事業費

配置計画図を基に検討した概算事業費を以下に示します。概算事業費は今後の検討により変更になる可能性があります。補助金の活用についても検討します。

なお、建築、外構事業費以外にも、土地の取得に係る事業費等が必要となります。

また、事業費については近年の建設費高騰の状況を踏まえ、本道の駅の着工時期を考慮の上、建設費上昇率を反映しています。

① 建築事業費

建築事業費を以下に示します。

表 建築に係る事業費

区分	単位	事業費内訳		
		数量	単価 (円)	事業費 (円)
道の駅建物	m2	2,450	710,000	1,739,500,000
大屋根空間	m2	500	290,000	145,000,000
庇空間	m2	450	110,000	49,500,000
建築諸経費 (建築工事費×0.25)				483,500,000
建築事業費小計				2,417,500,000
消費税				241,750,000
建築事業費合計				2,659,250,000

② 外構事業費

本道の駅における外構事業費について、約9億円(税込)と想定します。

13. 道の駅の整備・管理運営手法の検討

(1) 事業手法の整理

近年、道の駅事業は行政による整備・管理運営である従来の公共事業の方式のみではなく、官民連携による方式が増加しています。

道の駅の設計、建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るものであり、指定管理者制度やPFI（Private Finance Initiative）など、様々な方式があります。道の駅事業における事業手法の特徴と事業範囲を下表のとおり整理します。

また、本道の駅においては、管理運営事業予定者を先行して選定し、設計段階から協働するEOI方式^{※1}も検討の余地があることを想定しています。

表 道の駅事業における事業手法の特徴と事業範囲

手法		概要	事業範囲			
			設計	建設	維持管理	運営
公設 公営	公設公営方式 (従来方式)	茂原市が資金調達を行い、設計・施工を個別発注して施設整備を行い、茂原市が直接管理運営を行う方式	公共	公共	公共	公共
公設 民営	第3セクター方式	茂原市が資金調達を行い、設計・施工を個別発注して施設整備を行い、管理運営は指定管理者制度を用いて施設管理権限を第3セクター ^{※2} に委任する方式	公共	公共	第3セクター	第3セクター
	指定管理方式	茂原市が資金調達を行い、設計・施工を個別発注して施設整備を行い、管理運営は指定管理者制度を用いて施設管理権限を民間事業者に委任する方式	公共	公共	民間	民間
民設 民営	DBO方式	茂原市が資金調達を行い、設計・施工・運営を民間事業者 ^{※2} に包括委託する方式	民間	民間	民間	民間
	PFI (BTO)方式	民間事業者が資金調達を行い、民間事業者が施設を建設し、建設後、茂原市に譲渡し、民間事業者が維持管理及び運営を行う方式	民間	民間	民間	民間

※¹：先行して選定した管理運営事業予定者と協働で設計・施工を行い、管理運営は指定管理者制度を用いて施設管理権限を民間事業者に委任する方式

表 EOI方式の概要

段階	概要
企画・計画	● 茂原市が行う
資金調達	● 組み合わせる事業手法による
設計	● 組み合わせる事業手法による
施工	● 組み合わせる事業手法による
管理運営	● 民間事業者が行う

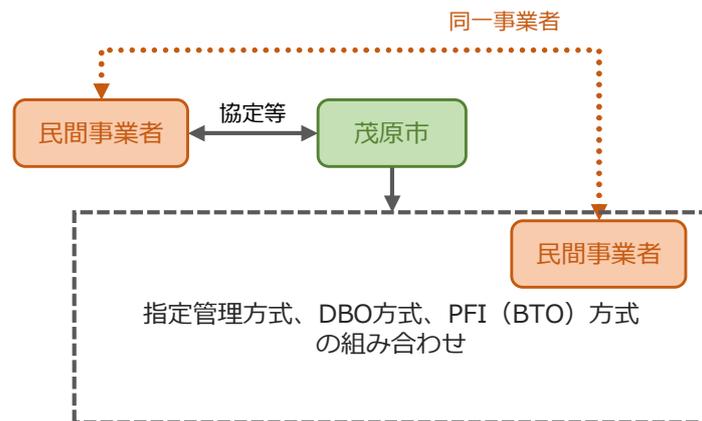


図 EOI方式のイメージ

※²：政府または地方公共団体が民間企業と共同出資で行う事業組織体（法人）

① 公設公営方式（従来方式）

公設公営方式（従来方式）の概要は以下のとおりです。

表 公設公営方式（従来方式）の概要

段階	概要
企画・計画	● 茂原市が行う
資金調達	● 茂原市が行う
設計	● 茂原市が行う
施工	● 茂原市が行う
管理運営	<ul style="list-style-type: none"> ● 茂原市が行う ● 実務経験者を新たに雇用し、責任者とするケースがある ● 収益施設（物販や飲食施設など）について、テナントを導入することも考えられる

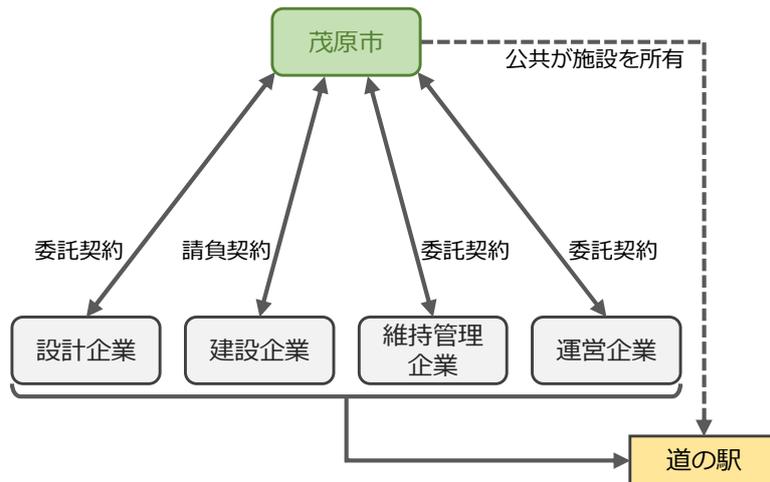


図 公設公営方式（従来方式）のイメージ

② 第3セクター方式（公設民営）

第3セクター方式（公設民営）の概要は以下のとおりです。

表 第3セクター方式（公設民営）の概要

段階	概要
企画・計画	● 茂原市が行う
資金調達	● 茂原市が行う
設計	● 茂原市が行う
施工	● 茂原市が行う
管理運営	● 指定管理者制度の適用により、第3セクター（茂原市と民間事業者などの共同出資により設立）が行う

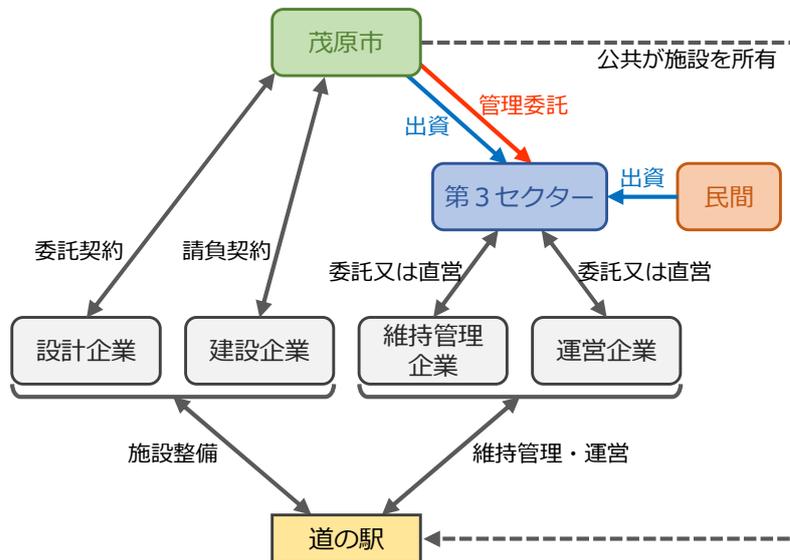


図 第3セクター方式（公設民営）のイメージ

③ 指定管理方式（公設民営）

指定管理方式（公設民営）の概要は以下のとおりです。

表 指定管理方式（公設民営）の概要

段階	概要
企画・計画	● 茂原市が行う
資金調達	● 茂原市が行う
設計	● 茂原市が行う
施工	● 茂原市が行う
管理運営	● 指定管理者制度の適用により、民間事業者が行う

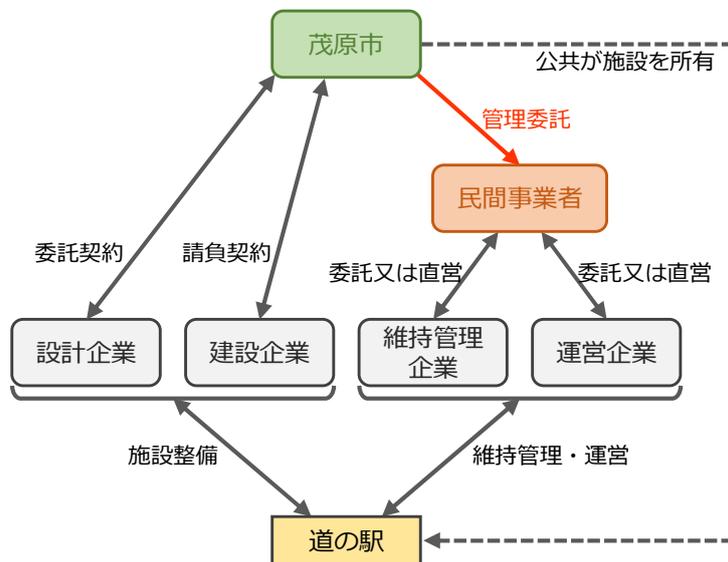


図 指定管理方式（公設民営）のイメージ

④ DBO 方式（民設民営）

DBO 方式（民設民営）の概要は以下のとおりです。

表 DBO 方式（民設民営）の概要

段階	概要
企画・計画	● 茂原市が行う
資金調達	● 茂原市が行う
設計	● 民間事業者が発注し、民間事業者が行う
施工	● 民間事業者が発注し、民間事業者が行う
管理運営	● 民間事業者が行う

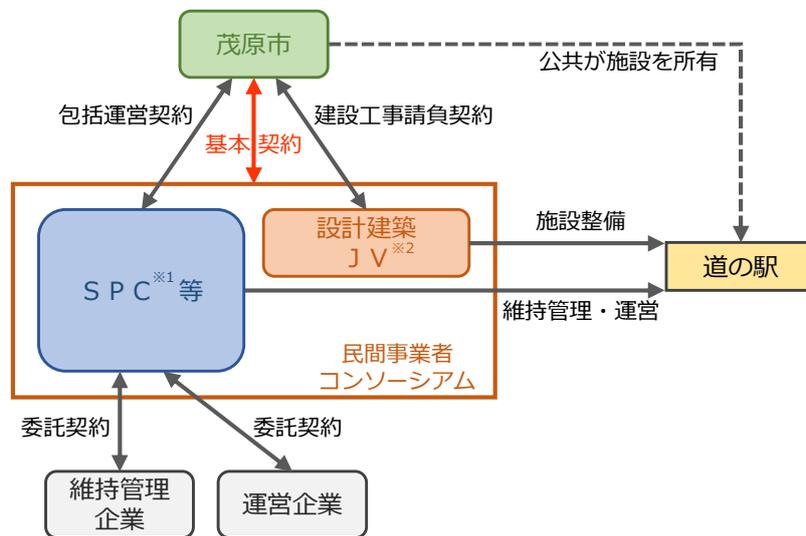


図 DBO 方式（民設民営）のイメージ

※¹Special Purpose Company

（特別目的会社）：道の駅事業において設計、建設、運営を一括して担うために設立される専用の企業体のこと

※²Joint Venture（共同企業体）：複数の企業や団体が特定の道の駅の建設・工事、管理・運営業務を共同で行うために結成する事業組織体のこと

⑤ PFI (BTO) 方式 (民設民営)

PFI (BTO) 方式 (民設民営) の概要は以下のとおりです。

表 PFI (BTO) 方式 (民設民営) の概要

段階	概要
企画・計画	● 茂原市が行う
資金調達	● 民間が行う
設計	● 民間事業者 (SPC) が発注し、民間事業者が行う
施工	● 民間事業者 (SPC) が発注し、民間事業者が行う
管理運営	● 民間事業者が行う

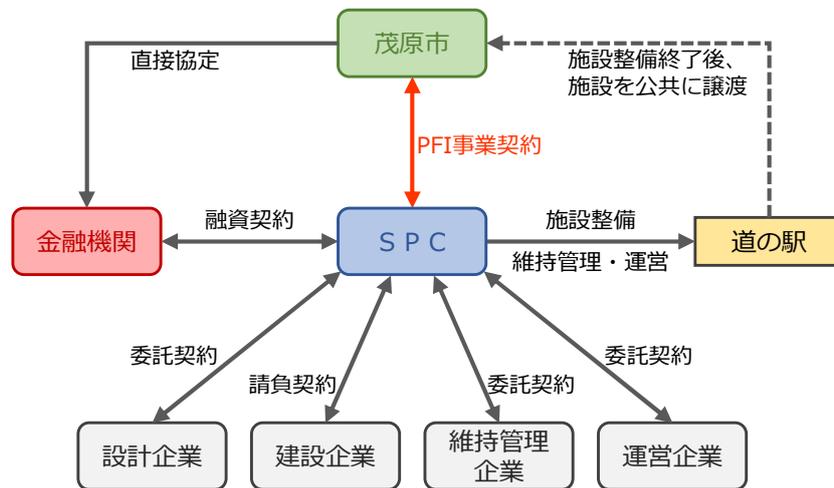


図 PFI 方式 (民設民営) のイメージ

(2) 事業手法の比較検討

事業手法について、整備段階と維持管理・運営段階において、公設公営方式、指定管理方式、DBO方式、PFI（BTO）方式、EOI方式の5手法で比較検討を行います。比較検討結果を次頁より示します。

整備段階と維持管理・運営段階において比較検討を行った結果、EOI方式とDBO方式が望ましいことが想定されます。

表 事業手法比較検討結果（整備段階）①

事業方式	公設公営方式	指定管理方式	EOI 方式	DBO 方式	PFI (BTO) 方式
行政意向の反映余地	行政主導で設計を進めるため、意向を反映しやすい	同左	提案内容を踏まえつつ、行政意向を設計条件に反映可能	要求水準の設定により反映可能	契約確定後は反映余地が限定的
	◎ (2点)	◎ (2点)	○ (1点)	○ (1点)	△ (0点)
民間ノウハウの発揮余地	行政が定めた仕様が中心となり、民間提案が反映される余地は限定的	同左	事前提案を通じ、施設内容や運営手法に反映可能	設計段階から民間が関与し、提案を設計に直接反映可能	要求水準の範囲内で、民間提案を広く事業に反映可能
	△ (0点)	△ (0点)	○ (1点)	○ (1点)	○ (1点)
整備リスクの民間分担	設計・施工分離により、事業全体としての民間分担は限定的	同左	同左	設計・施工一体化により、整備段階の調整リスクを民間が分担	設計・施工・資金調達を含む整備リスクを民間が広く分担
	△ (0点)	△ (0点)	△ (0点)	○ (1点)	◎ (2点)
開業までのスケジュール	標準的な設計・施工工程となる	同左 (施工と同時に事業者選定を実施可能)	設計前に運営予定者選定の期間を要する	設計前に事業者選定の期間を要する	設計前に事業者選定の期間を最も要する
	◎ (2点)	◎ (2点)	○ (1点)	○ (1点)	△ (0点)
運営を見据えた設計	整備と運営が分断されやすい	同左	運営提案を踏まえた設計が可能	整備・運営一体で最適化が可能	同左
	△ (0点)	△ (0点)	○ (1点)	○ (1点)	○ (1点)

表 事業手法比較検討結果（整備段階）②

事業方式	公設公営方式	指定管理方式	EOI方式	DBO方式	PFI (BTO)方式
整備コストの 透明性	公共発注かつ分離発注で あるため、算定根拠・内訳 が明瞭	同左	同左	設計・施工の一括発注のた め、算定根拠・内訳の明瞭 性が低い	事業一体化により、算定根 拠や内訳の明瞭性が低い
	○ (1点)	○ (1点)	○ (1点)	△ (0点)	△ (0点)
整備コストの 最適化	分離発注のため削減効果 は限定的	同左	民間事業者と協働で設計・ 施工を行うため、合理化 が可能	設計・施工の一体発注によ り一定の削減が期待でき る	事業一体化により削減効 果が高い
	△ (0点)	△ (0点)	○ (1点)	○ (1点)	◎ (2点)
資金調達 コスト	市の起債等により低金利	同左	同左	同左	プロジェクトファイナン ス融資により金利負担が 大きくなる場合がある
	○ (1点)	○ (1点)	○ (1点)	○ (1点)	△ (0点)
事業の柔軟性	行政内部で検討は可能だ が、民間視点を踏まえた調 整は限定的	整備完了後の調整が中心	提案比較を通じ、事業内容 を段階的に見直し・調整可 能	公募条件の範囲内で調整 可能	契約前提条件が厳格で、柔 軟な見直しは困難
	△ (0点)	△ (0点)	◎ (2点)	○ (1点)	△ (0点)
応募不調の リスク	整備において、民間参画を 前提としないため、不調リ スクは小さい	同左	市場感を事前に把握でき、 不調リスクを低減可能	条件設定次第で応募不調 の可能性はある	条件設定次第で応募不調 の可能性はある
	○ (1点)	○ (1点)	◎ (2点)	△ (0点)	△ (0点)
合計	7点	7点	11点	8点	6点

表 事業手法比較検討結果（維持管理・運営段階）①

事業方式	公設公営方式	指定管理方式	EOI 方式	DBO 方式	PFI (BTO) 方式
行政意向の 反映余地	行政が直接運営し、施策方針を柔軟に反映可能 ◎ (2点)	協定・仕様書に基づき、一定範囲で行政意向を反映可能 ◎ (2点)	提案内容を踏まえ、行政意向と民間提案を調整しながら反映可能 ○ (1点)	契約条件・要求水準により行政意向を反映 ○ (1点)	契約確定後は条件変更が難しく、反映余地は限定的 △ (0点)
	行政主体の運営となり、民間ノウハウの活用は限定的 △ (0点)	日常運営やサービス提供において一定程度発揮可能 △ (0点)	提案内容に基づき、運営手法・サービス面で高度に発揮可能 ○ (1点)	整備・運営を通じて、継続的にノウハウを発揮可能 ○ (1点)	長期契約を前提に、経営・運営ノウハウを高度に発揮可能 ○ (1点)
リスクの 民間分担	運営リスクは原則として行政が負担 △ (0点)	協定範囲内で一部リスクを民間が負担 ○ (1点)	提案内容に応じ、一定の運営リスクを民間が分担 ○ (1点)	収支・需要変動等の運営リスクを民間が分担 ○ (1点)	収支・需要変動等を含む広範な運営リスクを民間が負担 ◎ (2点)
	制度・予算制約が大きく、柔軟な運営は難しい △ (0点)	協定で定めた範囲内での運営となる △ (0点)	提案内容に基づき、比較柔軟な運営が可能 ○ (1点)	契約条件の範囲内で一定の自由度がある ○ (1点)	契約範囲内で高い自由度を確保可能 ◎ (2点)
運営の自由度	行政責任の下で、安定した運営体制を確保 ○ (1点)	契約更新ごとに体制・水準が変動する可能性 △ (0点)	提案内容により長期契約となり、体制・水準の安定が期待できる ○ (1点)	長期契約により、体制・水準の安定が期待できる ○ (1点)	長期契約により、体制・水準の安定が期待できる ○ (1点)
	LCC※を 意識した運営 △ (0点)	整備と運営が分断され、LCCを意識しにくい △ (0点)	整備と運営は分離されるが、条件によって最適化が図れる ○ (1点)	整備・運営一体により、LCC最適化が図りやすい ◎ (2点)	長期契約を通じ、LCC最適化を図りやすい ◎ (2点)

維持管理・運営段階

※ライフサイクルコスト：製品や施設、設備などの企画・設計段階から、運用・保守、そして最終的な廃棄に至るまでの全期間に発生する総コスト

表 事業手法比較検討結果（維持管理・運営段階）②

事業方式	公設公営方式	指定管理方式	EOI方式	DBO方式	PFI (BTO)方式
維持管理・運営段階	行政が主体的に関与でき、地域事業者との調整・連携を図りやすい ◎ (2点)	行政関与の下、協定条件により一定の連携が可能 ○ (1点)	行政関与を前提に、提案段階から参画を位置付け可能 ○ (1点)	民間主体となるが、行政との役割分担により継続的連携が可能 ○ (1点)	民間主体となるが、行政との役割分担により継続的連携が可能 ○ (1点)
	行政判断により、柔軟に公益活動を実施可能 ◎ (2点)	協定条件に基づき、公益活動を実施可能 ○ (1点)	提案内容に公益活動を組み込み実施可能 ○ (1点)	契約条件により、公益活動の実施が可能 ○ (1点)	事業性との調整が必要となる場合が多い △ (0点)
合計	7点	6点	8点	9点	9点

14. 道の駅の事業スケジュールの検討

道の駅整備・開業までのスケジュールは下図のとおりです。本スケジュールは事業手法等や土地の取得状況により変更の可能性があります。

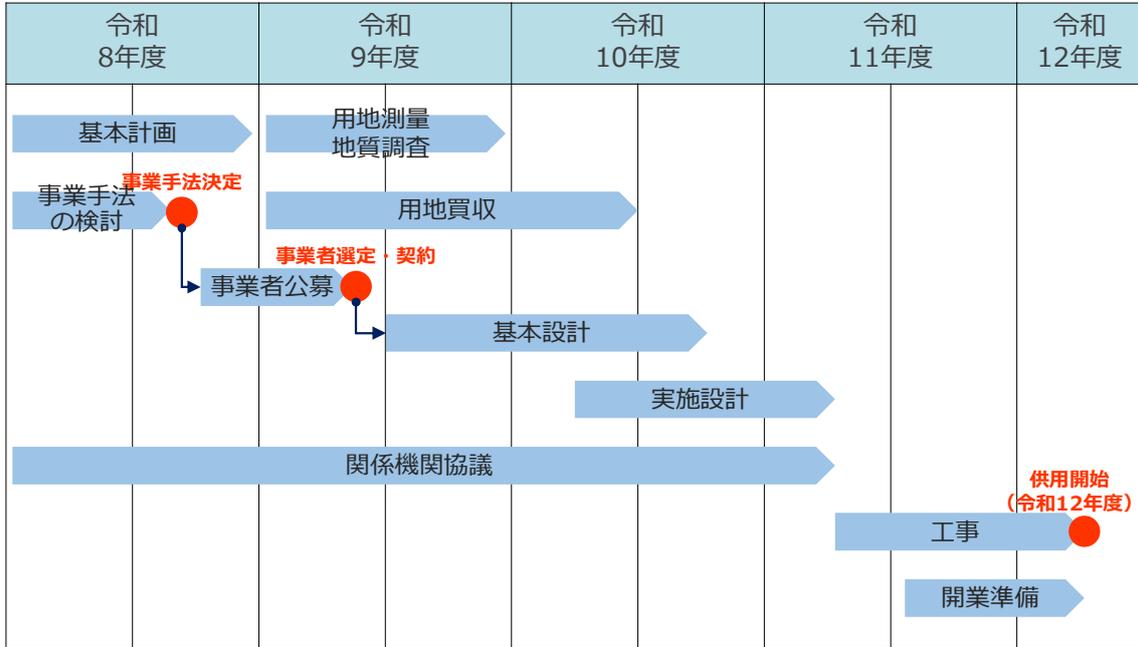


図 道の駅の事業スケジュール